

Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 218

**Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre
l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman
à Candiac et à Saint-Philippe**

Rapport d'enquête et d'audience publique

Décembre 2005

Québec 

La notion d'environnement

Les commissions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Québec, le 22 décembre 2005

Monsieur Thomas J. Mulcair
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe.

Le mandat d'enquête et d'audience publique était sous la responsabilité de M. François Lafond, secondé par M. Louis Dériger. Il a débuté le 29 août 2005.

La plupart des participants à l'audience publique ont utilisé cette tribune pour remettre en question le tracé au sud des villes de Saint-Constant, Delson et Candiac autorisé par le gouvernement en 2004, préférant nettement un tracé dans l'axe de la route 132. Ils auraient souhaité que la commission s'intéresse prioritairement à cette question et qu'elle revienne sur les enjeux soulevés par le choix du tracé sud de l'autoroute 30, espérant ainsi faire changer la décision gouvernementale. La commission a bien expliqué les limites de son mandat et elle a poursuivi ses travaux dans le contexte du mandat reçu.

À l'issue de ses travaux, la commission considère que la réalisation de ce projet permettrait d'atteindre les objectifs de continuité des itinéraires, de fluidité et de sécurité du ministère des Transports. Le tracé recommandé par le Ministère constituerait un compromis minimisant les impacts sur le milieu agricole et sur le développement du périmètre urbain de la ville de Candiac. Ainsi, pour que le tronçon Jean-Leman ne soit pas perçu comme la nouvelle limite de l'urbanisation, la commission estime que les seules entrées et sorties qui devraient être construites

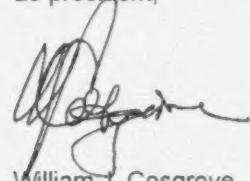
...2

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

sont celles prévues par le ministère des Transports à ses extrémités. De plus, pour répondre aux préoccupations des participants, la commission est d'avis que le tronçon Jean-Leman devrait comprendre un viaduc qui maintiendrait la continuité entre le rang Saint-André et le boulevard Jean-Leman.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,



William J. Cosgrove

Québec, le 20 décembre 2005

Monsieur William J. Cosgrove
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

Je vous transmets le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée de l'examen du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe. Au terme de la consultation publique et après analyse, la commission considère que la réalisation de ce projet de parachèvement de l'autoroute 30 permettrait d'atteindre les objectifs de continuité des itinéraires, de fluidité et de sécurité du ministère des Transports. Le tracé recommandé par le Ministère constituerait un compromis minimisant les impacts sur le milieu agricole et sur le développement du périmètre urbain de la ville de Candiac.

Afin que le tronçon Jean-Leman ne soit pas perçu comme la nouvelle limite de l'urbanisation, la commission estime que, pour en minimiser l'impact sur la zone agricole, les seules entrées et sorties qui devraient être construites sont celles prévues par le ministère des Transports à ses extrémités. Pour répondre aux préoccupations des participants, la commission est d'avis que le tronçon Jean-Leman devrait comprendre un viaduc qui maintiendrait la continuité entre le rang Saint-André et le boulevard Jean-Leman. Ainsi, la voie de desserte prévue en zone agricole n'aurait plus sa raison d'être.

La commission croit que le programme de suivi sonore de dix ans prévu par le ministère des Transports pour vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation du bruit routier devrait inclure le quartier résidentiel en développement le long du boulevard

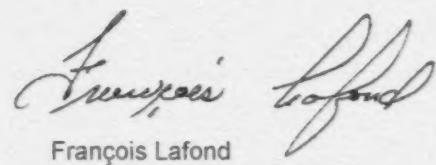
...2

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Jean-Leman. Un suivi à long terme des puits de la zone d'étude devrait être réalisé et des mesures de compensation devraient être mises en place afin d'éviter toute perte de milieux humides ou de superficies boisées.

En terminant, je tiens à remercier mon collègue, M. Louis Dériger, et souligner l'excellente collaboration et la contribution de chacun des membres de l'équipe tout au long des travaux de la commission.

Le président de la commission,



François Lafond

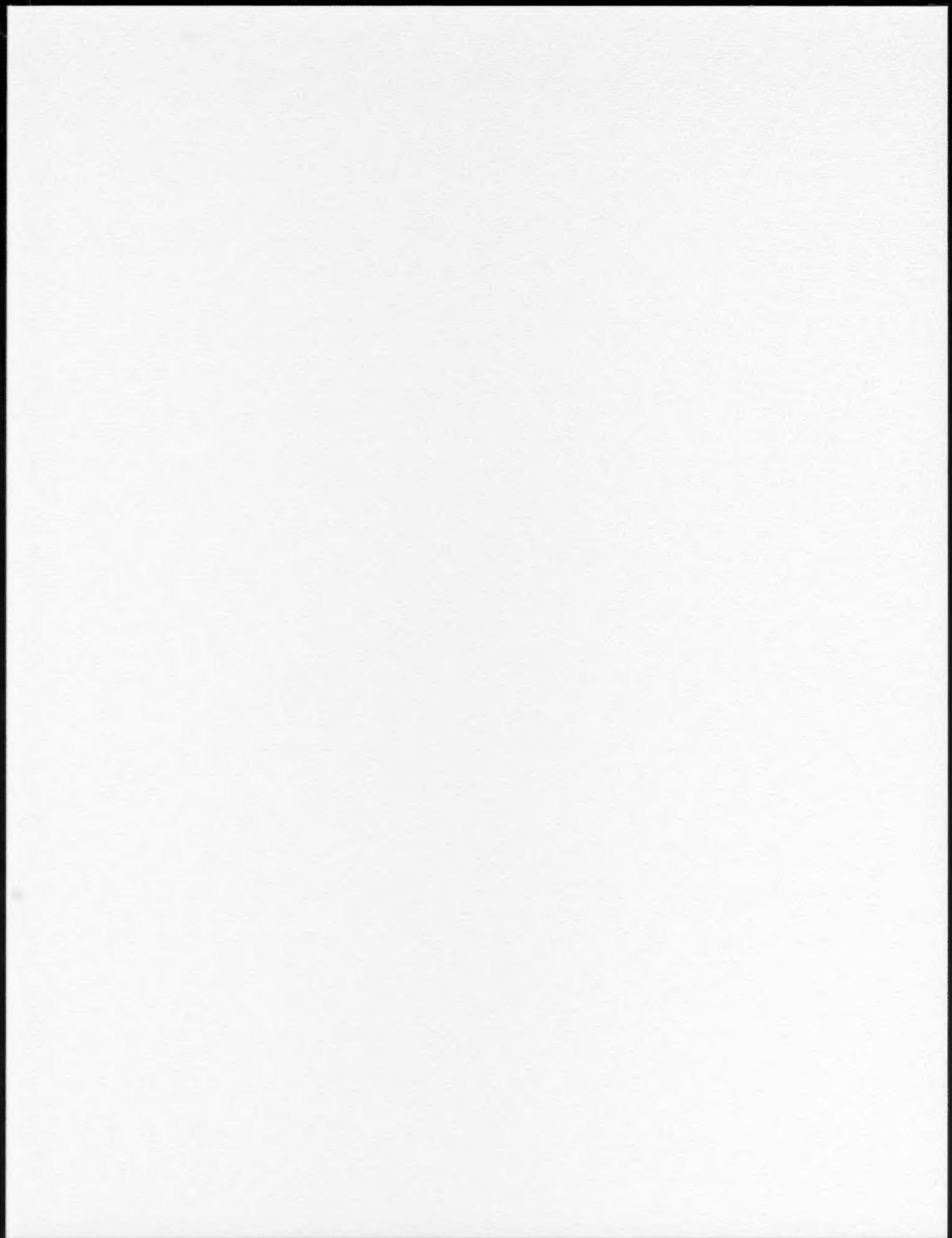
Table des matières

Introduction	1
Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants	9
Le choix du tracé entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15	9
Le territoire agricole	11
Les milieux naturel et humain	13
La circulation sur la route 132	14
Les coûts	15
Le choix du tracé entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman	15
Le tracé recommandé par le ministère des Transports	15
Le tracé dans l'axe de l'autoroute 15	17
Le tracé proposé par la Ville de Candiac	17
Le développement durable	19
Chapitre 2 Le contexte d'analyse et la raison d'être du projet	21
L'autoroute 30	22
L'autoroute 15 ou le tronçon Jean-Leman ?	23
Les débits de circulation	23
Les points de conflits	25
La vitesse de conception	26
La fluidité	27
Les coûts	28
Chapitre 3 Le choix du tracé	29
L'impact des tracés sur le milieu agricole	29
Les caractéristiques du milieu agricole	29
Les orientations d'aménagement du territoire agricole	30
La comparaison de l'impact des tracés sur le milieu agricole	35
Le tracé minimisant l'impact sur la zone agricole	36
L'impact sur le développement urbain de Candiac et de Saint-Philippe	38
Les orientations d'aménagement relatives au développement	39

Les développements prévus	39
La comparaison de l'impact des tracés sur les développements prévus	42
L'accessibilité à la zone en développement	46
Les impacts sur le milieu habité	47
Les acquisitions	47
Le climat sonore	48
Le paysage	53
L'alimentation en eau potable	54
Les impacts sur le milieu naturel	55
Le milieu aquatique	55
Les boisés et les milieux humides	57
Conclusion	59
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat	61
Annexe 2 La documentation	75
Bibliographie	87

Liste des figures et des tableaux

Figure 1	La localisation du projet et le réseau routier	5
Figure 2	Le projet et la zone d'étude	7
Figure 3	Les tracés et le plan stratégique de développement de la Ville de Candiac	31
Tableau 1	Les débits de circulation sur la route 132 et l'autoroute 30	24
Tableau 2	La composition du trafic sur la route 132 et l'autoroute 30	25
Tableau 3	L'estimation des superficies requises en zone agricole pour l'emprise et des superficies agricoles isolées selon les tracés	35
Tableau 4	L'estimation des superficies requises dans le périmètre d'urbanisation de la ville de Candiac selon les tracés	43
Tableau 5	Le climat sonore avec et sans le parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman – Tracé préliminaire, sans mesure d'atténuation	50
Tableau 6	Le climat sonore avec et sans le parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman – Tracé recommandé, sans mesure d'atténuation	51



Introduction

Le 29 juin 2005, M. Thomas J. Mulcair, ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience publique sur le projet du ministère des Transports de parachever l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe. Le mandat, d'une durée maximale de quatre mois, s'est amorcé le 29 août 2005. Le projet est assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue aux articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) et cette procédure fait appel à la participation du public.

Un avis de projet a été soumis par le promoteur le 19 mai 2004 et, le 2 juin, le ministre de l'Environnement¹ lui faisait parvenir une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact à préparer. Après que l'étude d'impact eût été jugée recevable par le Ministère, le Ministre demandait au BAPE, le 30 mars 2005, d'entreprendre une période d'information et de consultation publiques comme le prévoit le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* [Q-2, r. 9]. Ainsi, du 13 avril au 28 mai 2005, le BAPE a mis l'étude d'impact et les documents l'accompagnant à la disposition du public. Au cours de cette période, 162 requêtes d'audience publique ont été adressées au Ministre.

Au cours de son mandat, la commission formée à cette fin par le président du BAPE a tenu une audience publique en deux parties, à Saint-Constant. Lors de la première partie, permettant à la population et à la commission de rassembler l'information sur le projet, cinq séances publiques ont été tenues du 30 août au 1^{er} septembre 2005. Les cinq séances de la seconde partie de l'audience publique, tenues du 27 au 29 septembre 2005, ont permis aux groupes, organismes et citoyens de présenter leur mémoire ou d'exprimer verbalement leur opinion sur le projet.

Le projet

Le projet s'inscrit dans le parachèvement de l'autoroute 30, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent (figure 1). Actuellement, l'autoroute 30 est ininterrompue de Sorel-Tracy à Candiac et un tronçon est construit entre Sainte-Catherine et Châteauguay. Le ministère des Transports a reçu en 1999 et 2004 des autorisations gouvernementales

1. Le ministre et le ministère de l'Environnement sont maintenant désignés sous le nom de ministre et ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

pour construire deux autres tronçons : l'un entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion¹ et l'autre au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac comprenant l'échangeur A15/A30². Soulignons que ces deux projets ont déjà fait l'objet d'analyses par le BAPE en 1998 et 2002 (rapports 122 et 164).

Le projet à l'étude consiste à construire un tronçon d'autoroute entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman sur le territoire de la MRC de Roussillon, à Candiac et à Saint-Philippe (figure 2). Ce tronçon serait le dernier visé par le parachèvement de l'autoroute 30.

Il importe de mentionner que ce projet découle de la décision d'autoriser le tronçon de l'autoroute 30 au sud des villes de Saint-Constant, Delson et Candiac. En mai 2004, le décret gouvernemental n° 108-2003 qui autorisait la construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 était en effet modifié pour permettre la construction de ce tronçon plus au sud, dans les terres agricoles (décret n° 482-2004). À l'origine, ce tronçon devait se raccorder à l'autoroute 15 et les automobilistes auraient emprunté cette autoroute sur une courte distance avant d'accéder au tronçon existant de l'autoroute 30 plus à l'est. Après une réévaluation de ce projet, le ministère des Transports a conclu que cette solution ne répondrait pas à ses objectifs de continuité des itinéraires, de fluidité et de sécurité routière. Il a alors examiné la possibilité d'un raccordement plus direct de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Pour réaliser ce nouveau tronçon d'autoroute, le Ministère devait amorcer un nouveau processus d'évaluation environnementale.

Dans son étude d'impact, le ministère des Transports analyse les répercussions de deux tracés. Le tracé qu'il privilégie (tracé recommandé), d'une longueur d'environ 3,4 km, traverserait des terres agricoles situées au sud de la zone urbanisée de la ville de Candiac et comporterait deux voies rapides dans chaque direction (figure 2). La construction du tronçon nécessiterait l'acquisition d'environ 26 ha de terres agricoles protégées en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1).

À partir de son extrémité ouest, le tracé débuterait par une surélévation pour franchir l'autoroute 15. Un peu plus loin, il serait encaissé pour passer sous la voie ferrée du Canadian Pacific, et reviendrait ensuite au niveau du sol pour se poursuivre en déblai jusqu'au chemin de Candiac. Par la suite, le tracé convergerait vers l'emprise existante de l'autoroute 30 à laquelle il s'intégrerait. Le projet inclut également les aménagements suivants :

1. Décret 509-1999 du 5 mai 1999, *Gazette officielle du Québec*, partie 2, 26 mai 1999, p. 2071.
2. Décret 482-2004 du 19 mai 2004, *Gazette officielle du Québec*, partie 2, 9 juin 2004, p. 2595, modifiant le décret 108-2003 du 6 février 2003, *Gazette officielle du Québec*, partie 2, 26 février 2003, p. 1276.

- une voie de desserte à l'est du tracé, pour relier le rang Saint-André au rang Saint-Joseph ;
- une station de pompage, pour assurer le drainage de la section d'autoroute qui passerait sous le chemin de fer du Canadien Pacifique ;
- des écrans antibruit.

Le coût du projet est estimé à 51,6 millions de dollars. Le ministère des Transports souhaite amorcer l'acquisition des terrains en 2006 et commencer les travaux en 2008, pour une mise en service de ce tronçon d'autoroute en 2009.

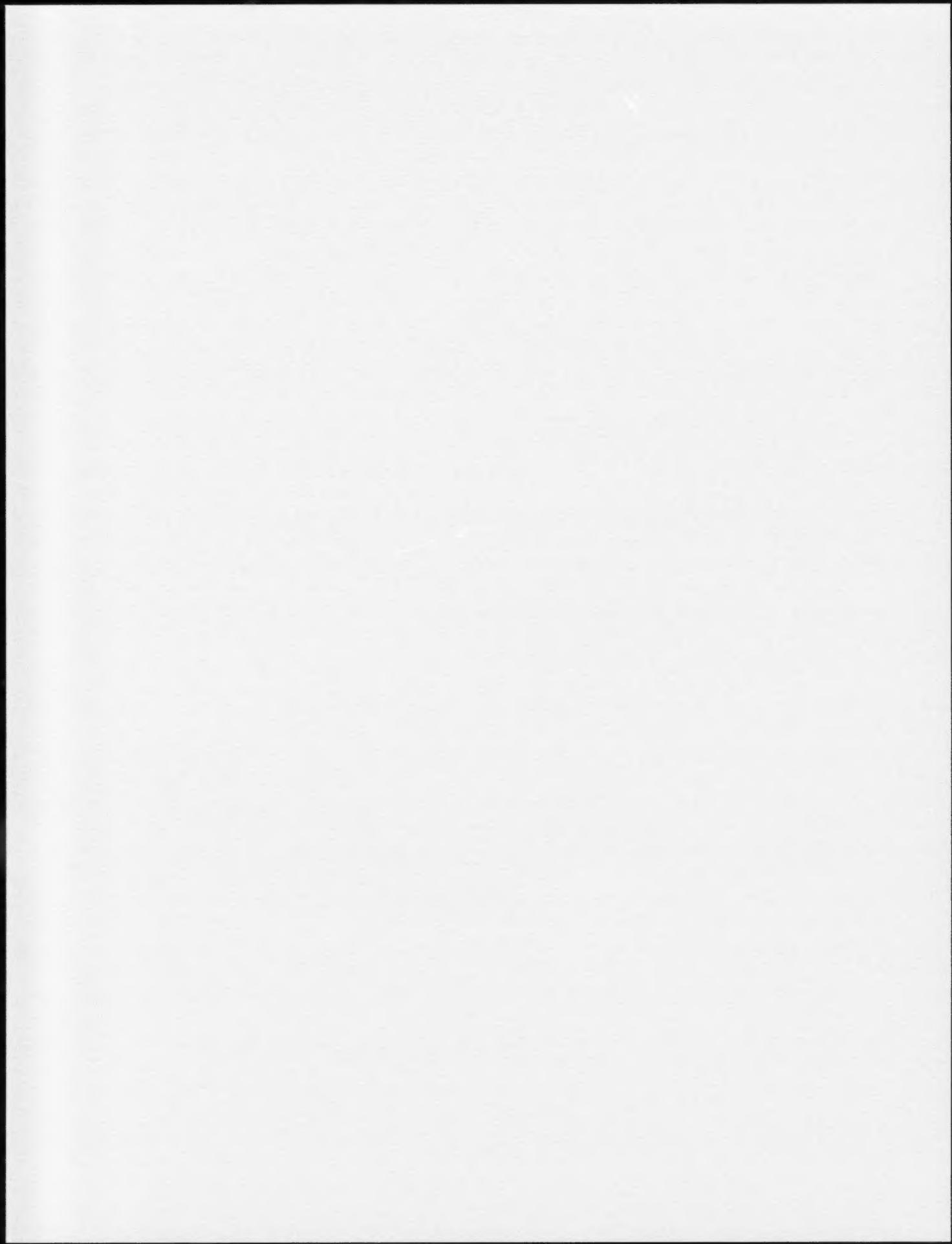
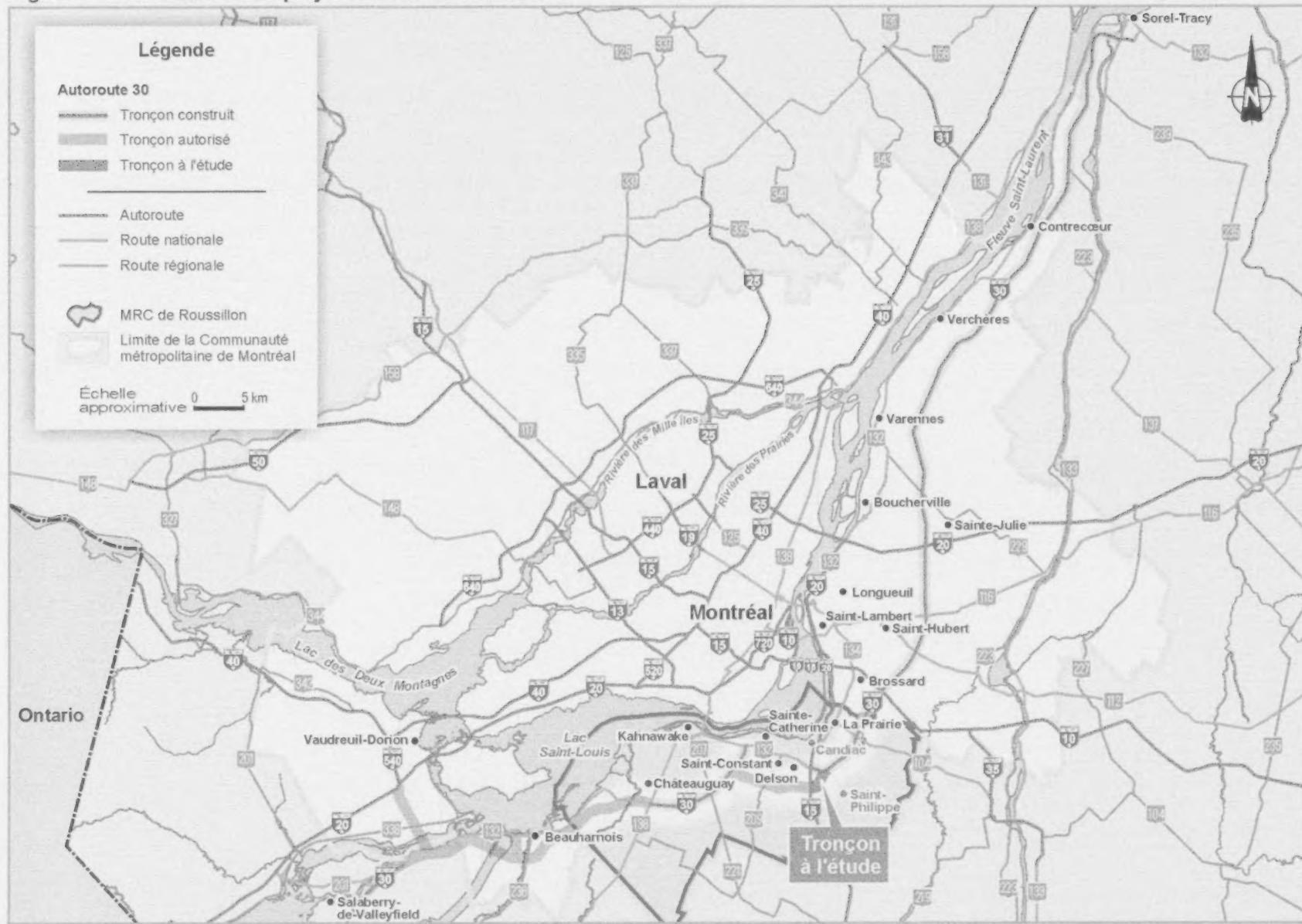


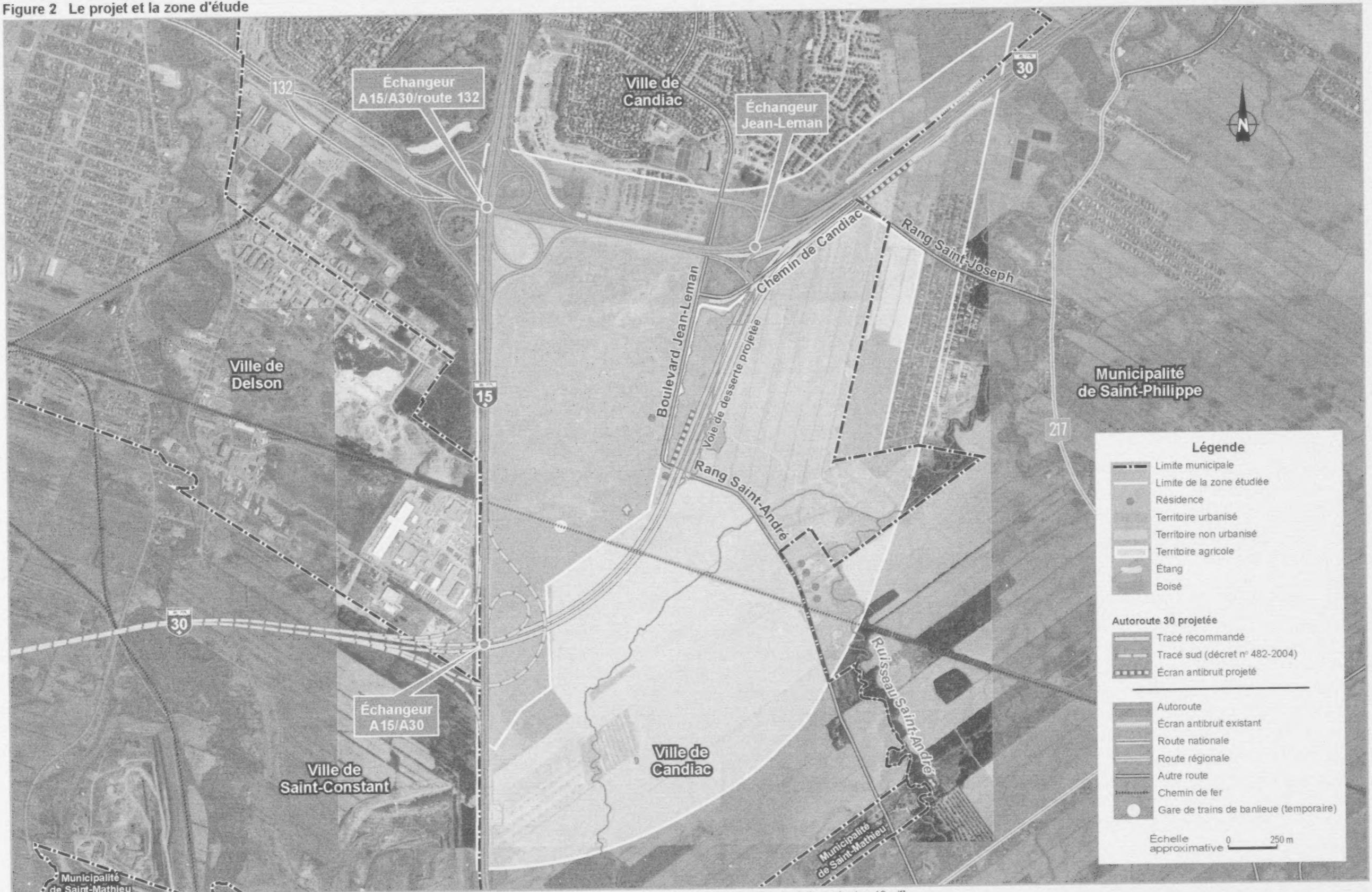
Figure 1 La localisation du projet et le réseau routier



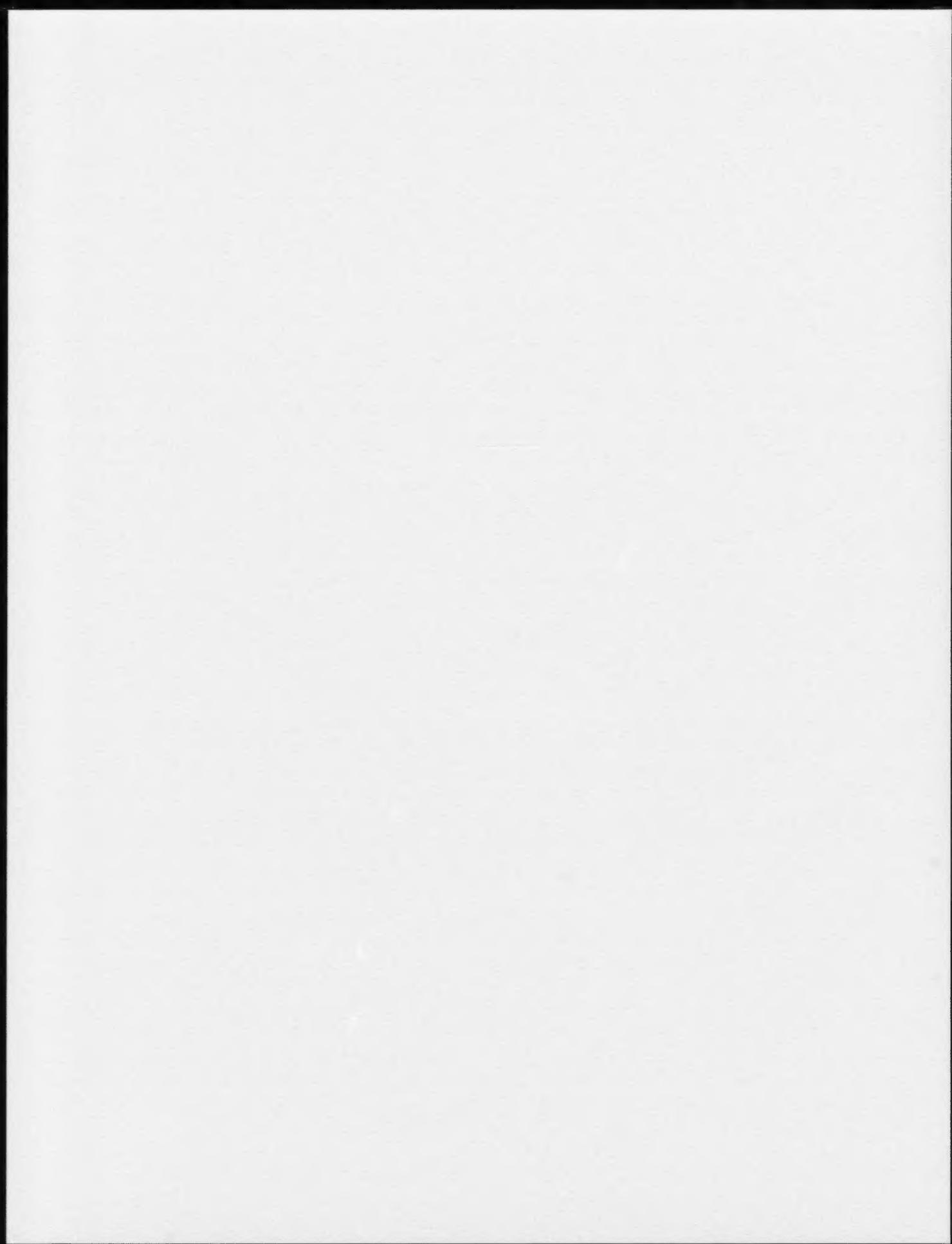
Sources : adaptée de DA13 ; carte de la Communauté métropolitaine de Montréal [en ligne (7 novembre 2005)] : www.mamr.gouv.qc.ca/publications/cartotheque/cmmontral.pdf.



Figure 2 Le projet et la zone d'étude



Sources : adaptée de PR3.1, cartes 12 et 21 ; PR5.1, cartes 2, 14 et 16 ; carte de la MRC de Roussillon [en ligne (21 novembre 2005) : www.mamr.gouv.qc.ca/publications/cartotheque/region_16.pdf].



Chapitre 1

Les préoccupations et les opinions des participants

Des citoyens et groupes de citoyens de la région ainsi que des représentants municipaux et le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation ont exprimé leurs préoccupations et leurs opinions relativement au projet. Lors des séances de la deuxième partie de l'audience publique, la commission a entendu les participants qui ont souhaité présenter leur mémoire. Ainsi, 48 des 252 mémoires et un témoignage verbal ont été entendus.

Bien que le mandat de la commission porte sur le tronçon projeté de l'autoroute 30 qui reliera l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman, la grande majorité des mémoires déposés ont porté sur l'opposition face à la construction de l'autoroute 30 en zone agricole entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15, tronçon autorisé par le gouvernement du Québec en mai 2004 (ci-après appelé tracé sud). Par extension, ils s'opposent également au tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman (ci-après appelé tronçon Jean-Leman), puisque ce dernier découle du choix de prolonger l'autoroute 30 au sud plutôt que sur la route 132. La commission ne peut donc pas passer sous silence ces préoccupations qui, même si elles ne sont pas directement visées par son mandat, ont occupé une part importante de l'audience publique.

Le choix du tracé entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15

Sans contredit, l'opinion la plus largement exprimée lors de l'audience publique est l'opposition catégorique au tronçon de l'autoroute 30 autorisé entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15, au sud des villes de Saint-Constant, Delson et Candiac. Avec insistance, la majorité des participants affirment que ce tronçon devrait passer dans l'axe de la route 132. Ils déplorent, pour la plupart, que le décret qui autorisait jadis les travaux dans l'axe de la route 132 ait été modifié en 2004 et que le tracé traverse dorénavant les terres agricoles au sud :

[...] ce gouvernement a balayé du revers de la main des dizaines d'années de travail en vue de l'implantation de la 30 sur la 132. Les expropriations sont terminées il y a belle lurette et les plans et devis étaient prêts. Il y avait et [il y] a toujours un consensus régional des divers organismes socioéconomiques du milieu pour la construction de la 30 sur la 132. [...] Je trouve déplorable que le

choix du tracé ait été lié aux volontés politiques plutôt qu'à une analyse complète et objective des enjeux.

(M. Alain Cloutier, DM34, p. 7 et 21)

Plusieurs estiment que le tracé sud n'a pas véritablement fait l'objet d'une audience publique et ils critiquent l'objet du mandat de la présente commission du BAPE qui se limite au tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Ils considèrent qu'ils n'ont pas pu s'exprimer sur le tracé sud lors de l'audience publique tenue en 2002 :

[...] comment les citoyens auraient pu s'opposer au tracé sud puisque les études n'étaient pas réalisées ? Donc comment, moi en tant que citoyen, en 2002, je pouvais, un, m'opposer au tracé sud alors que l'ensemble des études n'était pratiquement pas réalisé et, évidemment, que cette alternative était pratiquement inexisteante ?

(M. Normand Cool, DT10, p. 50)

Certains soutiennent que l'analyse du tracé sud réalisée en 2002 était incomplète puisqu'elle n'incluait pas le tronçon Jean-Leman (M. Thomas Bartczak, DM111 ; Fondation Rivières, DM67, p. 3 ; M. Marc-Olivier Gour, DM154, p. 1 ; M. Tommy Lavoie, DM114 ; M^{me} Thérèse Mélillo, DM185). Un citoyen croit que « cette façon de procéder en scindant en deux le projet est une atteinte à l'intelligence du public et enfreint tous les principes de gouvernance sur lesquels on souhaiterait s'appuyer pour une plus grande transparence et reddition de comptes » (M. André Dugas, DM6, p. 3).

Remettant en question la projection des débits de circulation du trafic local et régional soumis par le promoteur, le représentant du Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve recommande :

[...] que l'analyse du tronçon Jean-Leman de l'autoroute 30 soit mise de côté tant et aussi longtemps que l'analyse de l'ensemble de l'autoroute 30, partie est entre Sainte-Catherine et Candiac, ne soit pas réévaluée dans son ensemble, autant pour le tracé nord que le tracé sud [...].

(M. Pierre Brisset, DT6, p. 39)

Quelques participants croient pour leur part que d'autres projets connexes pourraient être éventuellement nécessaires pour assurer la fonctionnalité du tracé sud, dont l'amélioration du raccordement vers le pont Honoré-Mercier (M. Jean-Luc Bourdeau, DM23, p. 2 ; M. André Dugas, DM6, p. 2 ; Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve, DM1 et DM1.1).

Enfin, le Comité d'action régionale pour l'autoroute 30 convient que le tracé retenu ne peut faire l'unanimité, quel qu'il soit. Il estime cependant que le milieu est d'accord

pour parachever l'autoroute 30 dans son ensemble et que l'intérêt collectif doit primer (DM224, p. 3 et 5).

Les raisons invoquées par les opposants au tracé sud sont principalement l'intégrité du territoire agricole, l'impact sur les milieux naturel et humain, la circulation sur la route 132 et les coûts de réalisation du tracé.

Le territoire agricole

Un très grand nombre de participants estiment qu'il n'est pas acceptable de soustraire de la zone agricole des sols d'excellente qualité pour construire une autoroute. C'est l'avis notamment de la Coalition pour la protection du territoire agricole¹ :

La préservation d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture et le développement des activités agricoles constitue l'assise fondamentale sur laquelle reposent la croissance et le dynamisme de notre agriculture, à plus forte raison dans le cœur agricole du Québec. Est-il par ailleurs besoin de rappeler que la fonction agricole du territoire conduit à l'alimentation des populations, surtout concentrées dans les villes. Ce sont, à notre avis, des principes que même les autoroutes ne peuvent contourner !

(DM68, p. 7)

Selon plusieurs citoyens, l'enclavement des terres agricoles prévu à la fois pour le tracé sud et pour le tronçon Jean-Leman ne ferait qu'accentuer la pression sur ces terres à des fins de construction, contribuant ainsi à l'étalement urbain. Pour l'un d'eux, « la Montérégie actuelle a besoin de retrouver ses racines terriennes et limiter l'étalement urbain » (M. Alain Cloutier, DM34.1). Un autre insiste sur le fait que l'on devrait préconiser la bonification et l'optimisation des infrastructures routières existantes au détriment de l'étalement urbain en zone agricole (M. Yves-André Ferland, DM7, p. 2). De l'avis du président de l'Union des producteurs agricoles :

Le domaine agricole ou le secteur agricole dans la région de Montréal a déjà suffisamment donné pour l'autoroute 30, au-delà de 1 000 ha de terres qui ont été soit dézonées directement pour la construction, qui ont été enclavées et, pour une grande partie de ce territoire-là, qui ont déjà été développées à d'autres fins que l'agriculture, même si à l'époque on disait que ce n'était qu'une autoroute qui passait dans le secteur agricole et qu'il n'y aurait pas de développement.

(M. Laurent Pellerin, DT6, p. 59)

1. Cette coalition regroupe la Centrale des syndicats du Québec, la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec, la Confédération des syndicats nationaux, l'Association professionnelle des chauffeurs de camions et Coop des camionneurs, l'Ordre des agronomes du Québec, l'Union québécoise pour la conservation de la nature, la Fondation québécoise en environnement, Équiterre, Greenpeace, le Conseil régional de l'environnement de Montréal, la Coop fédérée et l'Union des producteurs agricoles.

D'après le Comité de citoyens et citoyennes pour l'autoroute 30 sur la route 132/tracé nord, le gouvernement ne devrait pas « ignorer les avis émis par la Commission de protection du territoire agricole du Québec qui a jugé le tracé en zone agricole inacceptable deux fois plutôt qu'une » (DM39, p. 15). C'est également l'avis d'un citoyen :

On peut comprendre qu'il puisse être nécessaire au gouvernement de pouvoir décréter la réaffectation d'une partie du territoire agricole lorsque la situation l'impose et qu'il n'y a pas d'autre alternative. Ce n'est pas le cas ici. Il existe une alternative à la destruction de terres agricoles causée non seulement par le projet en titre, mais également et surtout par le prolongement projeté de l'autoroute 30 en terres agricoles et dont le projet en titre fait partie intégrante.

(M. Gilles Paquin, DM165)

Dans son témoignage, une citoyenne fait un parallèle entre les expropriations prévues en milieu agricole pour le tracé sud et celles qui ont eu lieu lors de la construction de l'aéroport international de Mirabel il y a plusieurs années : « Vous, ici, vous avez la chance au moins d'avoir la possibilité d'un tracé autre que de passer sur les belles terres agricoles » (M^{me} Françoise Drapeau-Monette, DT8, p. 40). Un agriculteur dont la terre sera touchée par le passage du tracé sud est d'avis que les compensations financières ne remplaceront jamais les pertes encourues : « Avec cette terre qui a nourri mes ancêtres et ma famille, une quelconque compensation financière ne pourra jamais remplacer l'objet même de mon existence : ma terre » (M. Jean-Guy Bourdeau, DM137).

D'autres se préoccupent du maintien de l'agriculture comme activité économique dans la région. C'est notamment l'avis d'une participante : « Considérant l'importance de l'agriculture dans l'activité économique de la Montérégie et de la MRC de Roussillon, tout projet qui menace les terres agricoles – comme c'est le cas ici – représente une menace sérieuse à l'activité économique régionale » (M^{me} Sylvie Bourassa, DM32, p. 11). Un jeune participant qui s'intéresse à l'agriculture craint pour l'avenir : « On morcelle, on fragilise nos terres. On morcelle, on fragilise mon avenir et celui de milliers d'autres adolescents et jeunes adultes. Ils sont plus de 1 000 jeunes qui s'inscrivent à des programmes de formation agricole chaque année » (M. Marc-Antoine Cloutier, DM25, p. 3).

Enfin, la Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield conclut :

La commande politique faite au ministère des Transports par nos élus dépasse le gros bon sens. Cette modification unilatérale du tracé de l'autoroute 30 voulant coûte que coûte la faire passer dans les plus belles terres agricoles de la plaine de Montréal marquera à jamais la mémoire des Québécois.

(DM37, p. 37)

Les milieux naturel et humain

Certains participants ont souligné la présence, le long du tracé sud, de milieux naturels fragiles, soit des boisés et des milieux humides, abritant plusieurs espèces d'oiseaux et de petits mammifères, dont certaines seraient vulnérables ou menacées, ainsi que des hardes de cerfs de Virginie. Ils craignent les impacts que le passage de l'autoroute pourrait avoir sur ces milieux et, par conséquent, sur ces espèces (M^{me} Maryse Cardinal, DM54 ; M. Yves-André Ferland, DM7, p. 2 ; M. David Jackson, DM3, p. 3 ; M^{me} Maureen Nicholson, DM2, p. 2 ; M. Jean-Claude Poissant, DM30, p. 3 ; M. Maxime Tremblay, DM61). D'autres ont souligné la faible proportion de boisés sur le territoire des municipalités de la MRC de Roussillon, qui serait bien en deçà de l'objectif gouvernemental visant à assurer une superficie boisée correspondant à 30 % du territoire, et insistent sur la nécessité de les conserver (Comité de citoyens et citoyennes pour l'autoroute 30 sur la route 132/tracé nord, DM39, p. 17 ; M. Alain Cloutier, DM34, p. 16 ; M. Stéphane Marcoux, DM55 ; M. Christian Nantel, DM65, p. 10 ; M. Jean-François Perras, DM170).

Dans son mémoire, la Ville de Saint-Constant est d'avis que le tracé sud irait à l'encontre des principes prévus au projet de loi sur le développement durable, notamment en matière de préservation de la biodiversité et de respect de la capacité de support des écosystèmes. Elle souligne l'importance écologique du secteur de la rivière à la Tortue, que le tracé sud détruirait irrémédiablement (DM15, p. 11, 12 et 18). Pour l'organisme Fondation Rivières, la décision de favoriser le tracé sud :

[...] a été prise en l'absence d'inventaires fauniques et floristiques précis et sans que soient évalués avec précision les impacts environnementaux sur les rivières à la Tortue, Saint-Régis et Saint-Pierre ainsi que sur les autres cours d'eau situés sur le territoire concerné. Fondation Rivières considère que cette décision vient bafouer les principes mêmes du développement durable.
(DM67, p. 7)

Quant au milieu humain, certains participants s'inquiètent de l'effet que pourrait avoir l'autoroute au sud et le tronçon Jean-Leman sur le climat sonore, la pollution et le paysage (M. Daniel Ashby, DT10, p. 42 ; M^{me} Sylvie Blais, DM36, p. 2 ; Fondation Royal-Roussillon pour la protection du patrimoine, DM221, p. 2 ; M. Ludovic Lévesque, DM51 ; M. Christian Nantel, DM65, p. 14-15 ; M. Wayne St-James, DM218). Selon le Comité de citoyens et citoyennes pour l'autoroute 30 sur la route 132/tracé nord :

Les résidants du secteur sud de Saint-Constant, et ceux du secteur rural, demeurent dans un secteur très calme actuellement et presque exempt de pollution atmosphérique. La venue de l'autoroute 30 en zone agricole viendra perturber gravement la tranquillité et la qualité de l'air des résidants du secteur sud et rural.
(DM39, p. 17)

La circulation sur la route 132

La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud, favorable au parachèvement de l'autoroute 30 dans son ensemble, est d'avis que cela permettra de régler le problème de congestion sur la route 132 : « L'autoroute 30 vise aussi à remplacer et libérer la route 132 en axe interrégional, assurant aux résidants de la Rive-Sud un lien sécuritaire et soutenant le développement harmonieux de la communauté locale » (DM28, p. 2).

Ce n'est cependant pas l'avis de participants selon qui le tracé sud ne réglera pas les problèmes de congestion et de sécurité sur la route 132. Il ne présenterait donc pas d'avantage pour les citoyens du secteur (M. Gérard Boisclair, DM8 ; M. Jean-Luc Bourdeau, DM23, p. 2 ; M. David Jackson, DT10, p. 10 ; M. Raymond Létourneau, DM13.1 ; M^{me} Julie Lévesque, DM45, p. 4 ; M. Jocelyn Vachet, DM11, p. 1). Selon certains participants, les conflits entre la circulation de transit et la circulation locale se poursuivront en raison de l'augmentation prévue du nombre de véhicules et parce que plusieurs usagers préféreront emprunter la route 132 plutôt que le tracé sud, qui serait plus long (Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield, DM37, p. 28 ; M. Pierre Laflamme, DM102 ; M. Berthold Robidoux, DM60, p. 1 ; M^{me} Johanne Van Winden, DM70, p. 3). Ils sont très nombreux à avoir souligné que cette distance supplémentaire pourrait entraîner une augmentation de la production de gaz à effet de serre. Le Comité de citoyens et citoyennes pour l'autoroute 30 sur la route 132/tracé nord expose son point de vue ainsi :

Compte tenu que le tracé sud ne comporte aucun accès pour les villes de Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant, il ne pourra être utilisé par la population environnante et accentuera les problèmes de congestion sur la route 132, puisque le gros bon sens veut qu'on emprunte le tracé le plus court d'un point à l'autre, et l'axe de l'autoroute 30 dans les terres agricoles représente 8 kilomètres de plus que sur la 132.

(DM39, p. 19)

De plus, selon des participants, la transformation de la route 132 en boulevard urbain ne permettrait pas d'avoir un accès rapide et sécuritaire à l'hôpital Anna-Laberge, dont l'emplacement aurait été choisi en fonction de la réalisation de l'autoroute 30 sur la route 132 (M^{me} Diane Carpentier, DM247 ; M^{me} Vivianne Corriveau, DT9, p. 17 ; M^{me} Lise Lajoie et M. Gilles Bourdeau, DM155 ; M. Ernest Rinaldi, DM227 ; M. Ousama Touroungy, DM115). Par ailleurs, pour une participante, le tracé sud pourrait avoir « un effet déstructurant sur le pôle économique qu'est la route 132 » (M^{me} Huguette Deschamps, DM187).

Les coûts

Certains participants sont d'avis que le coût de réalisation du tracé sud est trop élevé et qu'il ne se justifie pas compte tenu de l'état des finances publiques du Québec. Ils estiment que le tracé de l'autoroute 30 sur la route 132 serait beaucoup moins dispendieux, d'autant plus qu'il ne resterait que 5 km à construire. Il éviterait d'abord la réalisation du tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, évalué à près de 52 millions de dollars, ainsi que l'expropriation de la compagnie Ciment Lafarge Canada, dont le coût d'acquisition n'est toujours pas connu (M. Michel Aubin, DM27, p. 2 ; M^{me} Estelle Charron, DM12 ; M. Normand Cool, DT10, p. 55 ; M. François Corriveau, DT10, p. 16 ; M. Maxime Tremblay, DM61).

Par ailleurs, puisque le ministère des Transports compte également réaménager la route 132, plusieurs y voient une dépense inutile : « N'oublions pas qu'il faut, même si la 30 est construite dans les terres, que la 132 soit réaménagée en boulevard urbain. Ne dédoublons-nous pas les coûts ainsi ? » (M. Alain Cloutier, DM34, p. 9).

Le choix du tracé entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman

L'audience publique a permis de faire ressortir les positions des participants sur trois tracés différents entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman : le tracé recommandé par le ministère des Transports, un tracé proposé par ce ministère en 2002, qui utilisait l'axe de l'autoroute 15, et le tracé proposé par la Ville de Candiac.

Le tracé recommandé par le ministère des Transports

Tout comme pour le tracé sud, plusieurs participants estiment que le choix de réaliser le tronçon Jean-Leman en zone agricole tel que celui recommandé par le ministère des Transports est incompatible avec les objectifs de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (Comité de citoyens et citoyennes pour l'autoroute 30 sur la route 132/tracé nord, DM39, p. 14 ; M^{me} Pierrette Élie, DM10 ; Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield, DM37, p. 24 ; M. Sébastien Perras, DM168 ; M. Daniel Robidoux, DM17, p. 1). Certains se préoccupent de la pression que pourrait entraîner l'enclavement des terres agricoles pour y développer des fonctions urbaines (M^{me} Sylvie Bourassa, DM32, p. 6 ; M. Jean-Claude Poissant, DM30, p. 3).

Des participants se sont montrés préoccupés par l'impact qu'aurait ce tracé sur un boisé dans lequel pourraient se trouver des milieux humides et sur la faune du

secteur (M. Alain Cloutier, DM34, p. 16 ; Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield, DM37, p. 31 ; Parti québécois, association de la circonscription de La Prairie, DM57 ; Résidants du rang Saint-André touchés par le projet, DM233, p. 3 ; M. Maxime Tremblay, DM61).

Pour sa part, Wonderworks Studios, une firme ayant fait l'acquisition d'un terrain à Candiac avec l'intention d'y construire un studio de cinéma craint que le tracé recommandé par le ministère des Transports, qui longerait son entreprise, ne lui soit nuisible :

Lorsque que l'on veut tourner des films, nous devons respecter une certaine quantité de propriétés acoustiques. Le fait d'avoir une autoroute si près de notre studio va totalement à l'encontre et va nuire à notre capacité de répondre à ce besoin acoustique [...]. Si le site n'est plus attrayant parce qu'il ne correspond pas aux hauts standards de qualité requis lors d'un tournage de film, la décision sur la poursuite de notre projet sera sérieusement remise en question.
(DM5, p. 3)

Développements urbains Candiac inc., un promoteur immobilier ayant un projet résidentiel à proximité du tracé recommandé par le ministère des Transports, affirme :

[...] le citoyen potentiel verra d'un mauvais œil la proximité d'un tel tronçon autoroutier. Chacun y verra à bon droit une source permanente de bruit et de poussières, voire de danger, et un gigantesque obstacle à la jouissance du milieu naturel et du paysage.
(DM21, p. 3)

La municipalité de Saint-Philippe, quant à elle, se préoccupe notamment des coupures prévues aux rangs Saint-André et Saint-Joseph dans le projet proposé par le ministère des Transports et de l'effet de ces discontinuités sur la qualité de vie des citoyens ainsi que sur le développement futur de la municipalité (DM223, p. 6).

Par ailleurs, un groupe de citoyens du rang Saint-André à Saint-Philippe est d'avis que la construction d'une butte antibruit allant du rang Saint-André au chemin de fer et d'un pont pour cyclistes au-dessus de l'autoroute pour donner un accès direct au boulevard Jean-Leman serait susceptible d'améliorer le tracé recommandé (Résidants du rang Saint-André touchés par le projet, DM233, p. 2).

La position d'un citoyen dont la propriété devrait être acquise si le tracé recommandé par le ministère des Transports se réalisait est claire. Pour des raisons touchant sa qualité de vie et la valeur de sa propriété, il préfère ce tracé plutôt que d'avoir à vivre avec les impacts d'un tracé à proximité de sa demeure : « si l'autoroute 30 passe à moins d'un demi-kilomètre de chez moi, soit au nord ou au sud, mon domaine en sera énormément dévalorisé » (M. André Lemieux, DM33, p. 3).

Le tracé dans l'axe de l'autoroute 15

Placés devant le fait accompli, soit la décision du gouvernement d'autoriser le tracé sud, et devant l'obligation de se prononcer sur le lien entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, des citoyens sont d'avis qu'il faudrait revenir à la proposition présentée par le ministère des Transports en même temps que le tracé sud en 2002. Cette dernière consistait à faire transiter les usagers de l'autoroute 30 dans l'axe de l'autoroute 15 afin de rejoindre le tronçon de l'autoroute 30 déjà construit. Ils estiment que ce tracé serait préférable au tracé recommandé par le ministère des Transports, notamment parce qu'il épargnerait presque entièrement la zone agricole (M. Yvon Boivin, DT6, p. 33 ; M. Alain Cloutier, DT6, p. 22 ; M^{me} Pierrette Élie, DM10 ; Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield, DM37, p. 36 ; Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve, DM1.3, p. 3 ; M. René Lefebvre, DT7, p. 2 ; M^{me} Julie Lévesque, DT6, p. 30 ; M. Jean-Claude Poissant, DM30, p. 4 ; Syndicat de base de l'UPA, secteur Saint-Rémi, DM44, p. 4).

Toutefois, la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud soutient que le tracé recommandé par le ministère des Transports est nettement préférable à celui qui passerait sur l'autoroute 15 :

Seul le tracé Jean-Leman parachève véritablement l'autoroute 30 pour contourner Montréal. D'une longueur de 3,4 kilomètres, cet aménagement assure aux usagers une vitesse constante et les exempte de décisions et de manœuvres imprévisibles. D'ouest en est, ce tracé offre des caractéristiques de continuité, de fluidité et de sécurité typiques d'un lien autoroutier principal.
(DM28, p. 3)

Le tracé proposé par la Ville de Candiac

La Ville de Candiac, insatisfaite du tracé recommandé par le ministère des Transports, propose un tracé qui, selon elle, contribuerait davantage à l'atteinte des objectifs de développement de son territoire et aussi à ceux du Ministère (DM40, p. 2).

La majorité des municipalités environnantes et des acteurs du développement économique de la région appuient la proposition de la Ville de Candiac. C'est le cas de Sainte-Catherine (DM26), Châteauguay (DM38), Delson (DM43), La Prairie (DM47), Léry (DM66), Saint-Mathieu (DM46) et Saint-Philippe (DM223), du Centre local de développement de Roussillon (DM64), de la Conférence régionale des élus de la Montérégie Ouest (DM35), de l'Association des gens d'affaires de La Citière Roussillon (DM63) et de la MRC de Roussillon (DM41). Ils estiment que le tracé proposé par la Ville de Candiac, en permettant d'optimiser les retombées économiques, s'inscrirait mieux dans la stratégie de développement préconisée par

les élus et les partenaires économiques de la région, en autorisant entre autres l'installation d'une plate-forme logistique intermodale.

Parce qu'il prévoit davantage d'échangeurs, la MRC de Roussillon est d'avis que le tracé de la Ville de Candiac offrirait une meilleure accessibilité à la gare de trains de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport dans ce secteur (DM41, p. 29). Le Conseil intermunicipal de transport Le Richelain estime quant à lui que le tracé proposé par la Ville de Candiac représente plus d'avantages pour le transport collectif que celui recommandé par le ministère des Transports, en raison de la facilité d'accès au réseau routier local (DM29, p. 2).

Le représentant de Développements urbains Candiac inc. croit que ce tracé serait avantageux sur le plan de l'accessibilité à son projet résidentiel (M. Bruno Pineau-Valencienne, DT6, p. 65). C'est également l'accessibilité qui incite Développements Iberville Itée, un propriétaire immobilier prévoyant l'établissement d'un mégacentre commercial le long des autoroutes 15 et 30, à appuyer ce tracé (DM48, p. 4). La Ville de Delson croit elle aussi que le tracé proposé par la Ville de Candiac permettrait de mettre son parc industriel davantage en valeur en lui donnant une meilleure accessibilité (DM43, p. 5 et 7).

La firme Wonderworks Studios est d'avis que le tracé proposé par la Ville de Candiac serait « à la limite acceptable, moyennant quelques ajustements » (DM5, p. 3).

En contrepartie, de nombreux citoyens s'opposent au tracé proposé par la Ville de Candiac, notamment parce qu'il enclaverait une plus grande partie de terres agricoles que le tracé recommandé par le ministère des Transports. Certains estiment que la Ville de Candiac utilise le projet autoroutier comme prétexte pour tenter d'accroître son périmètre d'urbanisation (Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield, DM37, p. 11 ; M. Denis Bilodeau, DM20, p. 1 ; M. René Lefebvre, DT7, p. 3 ; M^{me} Sylvie Blais, DT10, p. 24). Selon une citoyenne :

Les intentions de Candiac sont claires et la Ville ne s'en cache pas. La Ville veut faire passer le tronçon de raccordement le plus loin possible dans les terres, ce qui enclera une plus grande superficie de terres agricoles actuellement zonées « vertes », le tout dans l'intention avouée d'en demander ultérieurement l'exclusion auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

(M^{me} Sylvie Bourassa, DM32, p. 8)

À propos de l'importance des terres agricoles, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation mentionne :

Leur localisation géographique, ajoutée à la qualité du sol, en fait un enjeu majeur pour le potentiel agricole de la région, contribuant au dynamisme de l'agriculture. Avenant leur conversion en milieu urbain, le Québec se verrait amputé à tout jamais d'une ressource non renouvelable.
(DM4)

Un citoyen estime qu'il y a « assez d'espace pour du développement urbain de tout genre à l'intérieur de la zone urbaine actuelle pour les trente prochaines années » (M. Christian Nantel, DT10, p. 31). Un résidant du secteur dont la propriété serait expropriée avec le tracé recommandé par le ministère des Transports doute cependant que les développements soient aussi importants que prévu : « je sens que le développement de la ville de Candiac dans le quadrant que j'habite ne se produira pas à la vitesse mentionnée par les divers intervenants. Toutes les sociétés qui possèdent du terrain dans le zonage blanc semblent avoir des projets qu'ils vont réaliser "hier" » (M. André Lemieux, DM33.1, p. 2).

La Ville de Candiac estime que les impacts de son tracé sur l'agriculture seraient légèrement plus importants que ceux du tracé recommandé par le ministère des Transports mais, selon elle, cette situation peut être solutionnée par des mesures d'atténuation. Elle est d'avis que la « dimension agricole ne constitue pas un véritable facteur discriminant en vue de choisir un tracé autoroutier au sein du corridor à l'étude » (DM40, p. 42 et 45). La préoccupation majeure de la MRC de Roussillon « n'est pas les terres agricoles, c'est l'activité agricole. C'est l'industrie bioalimentaire. Ça ne sert à rien d'avoir des terres si votre économie agroalimentaire ne fonctionne pas » (M. Pierre Largy, DT7, p. 24).

Des producteurs agricoles de Candiac et de Saint-Philippe touchés par le projet sont d'avis que le tracé proposé par la Ville de Candiac serait plus avantageux pour leurs projets de développement (M^{me} Hélène, M^{me} Nathalie, M. Léopold et M. Patrice Lamoureux, DM22, p. 1 et 2).

Le développement durable

Le développement durable demeure à l'avant-plan de nombreuses interventions de participants à l'audience publique. Quelques-uns voient des contradictions entre les projets de parachèvement de l'autoroute 30 (tracé sud et tronçon Jean-Leman) et le Plan de développement durable du gouvernement ou le projet de loi sur le développement durable (M. Daniel Arseneault, DM117 ; M^{me} Sylvie Bourassa, DM32, p. 6 ; M^{me} Carole Freeman, DM62 ; M. Christian Giroux, DM166, p. 5 ; M^{me} Nicole Major, DM59 ; Parti québécois, association de la circonscription de La Prairie, DM57 ; Ville de Saint-Constant, DM15, p. 10).

Selon une participante, le développement durable passe par la préservation des terres et de la vocation agricole du territoire : « Lorsque l'on parle de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs, cela inclut évidemment la capacité d'assurer la sécurité alimentaire » (M^{me} Carole Freeman, DM62). C'est également l'opinion de la Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield :

Par le projet de parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman, le ministère des Transports ignore ses rôles et fonctions en matière de développement durable. Ce tracé ne respecte en rien les notions de développement durable édictées par le ministère de l'Environnement en novembre 2004. En gaspillant 38,9 hectares de terres agricoles et de boisés au lieu d'utiliser les alternatives de moindre impact sur l'agriculture, soit l'autoroute 15 ou la route 132, le ministère des Transports compromet gravement la capacité des générations futures à répondre à leurs besoins.

(DM37, p. 23)

Certains acteurs régionaux, pour leur part, estiment que le tracé recommandé par le ministère des Transports ne donne pas suffisamment d'importance à la dimension économique du développement durable (Centre local de développement de Roussillon, DM64, p. 26 ; MRC de Roussillon, DM41, p. 22 ; Ville de Delson, DM43, p. 5).

Enfin, une citoyenne est d'avis que l'ajout d'infrastructures routières favorise un mode de déplacement axé sur les voitures et les camions, qui entraîne l'étalement urbain. Elle plaide en faveur d'un moratoire sur la construction d'infrastructures routières pour permettre une réflexion sur les modes de vie :

J'aimerais voir notre gouvernement se pencher sur une politique de transport provincial et une politique de développement urbain qui seront axées sur le bien-être des êtres humains et qui s'inscrivent dans la vision du développement durable. Dans l'attente de ces plans de développement, un moratoire devrait empêcher toute nouvelle initiative d'ajout d'infrastructures routières importantes et coûteuses, dont l'autoroute 30 dans sa totalité.

(M^{me} Monique Payeur, DM9)

Chapitre 2

Le contexte d'analyse et la raison d'être du projet

Le tronçon Jean-Leman, objet du mandat de la commission, est la conséquence directe du tracé sud de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15 autorisé par le gouvernement en mai 2004¹. Le tracé recommandé par le ministère des Transports, qui fait l'objet de l'étude d'impact, vient rectifier la partie de ce projet entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, qui prévoyait initialement utiliser l'autoroute 15. Selon lui, cette partie du projet d'origine ne répondait plus aux critères de base en matière de continuité, de fluidité et de sécurité. Ainsi, en complétant le projet autorisé au sud des villes de Saint-Constant, Delson et Candiac par le tronçon Jean-Leman, le Ministère compte respecter ces critères.

Rappelons que plusieurs participants à l'audience s'opposent au tracé sud de l'autoroute 30 autorisé par le gouvernement, préférant le tracé dans l'axe de la route 132. Ils auraient grandement souhaité revenir sur les enjeux soulevés par ce choix de tracé. La commission ne peut passer sous silence les opinions des participants à cet égard.

Toutefois, la commission rappelle que le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 a fait l'objet d'une évaluation environnementale en vertu de la procédure prévue aux articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* avant son autorisation par le gouvernement et que le BAPE a eu l'occasion d'examiner ce projet en 2002 et de faire rapport au Ministre. À la lumière de ce rapport et de l'évaluation environnementale du ministère de l'Environnement, le gouvernement a autorisé le tracé dans l'axe de la route 132 pour finalement, en mai 2004, modifier sa décision et autoriser le tracé au sud des villes de Saint-Constant, Delson et Candiac². Dans ces circonstances, la commission estime que son mandat se limite à l'examen du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman.

Cependant, la commission juge essentiel de souligner la division qui règne dans la région autour du tracé de l'autoroute 30. Les participants à l'audience publique ont utilisé cette tribune pour remettre en question le tracé sud en espérant faire changer

1. Décret n° 482-2004.

2. Les tribunaux ont confirmé la validité de cette décision, considérant entre autres que ce choix de tracé avait fait l'objet d'une consultation publique conformément à la *Loi sur la qualité de l'environnement* (Saint-Constant (Ville de) c. Marcoux, C.A. 2005 QCCA 314 confirmant Saint-Constant (Ville de) c. Marcoux, C.S. Montréal, n° 500-17-018582-034, 23 juin 2004, juge Rousseau).

la décision gouvernementale. Bien qu'ils ne se soient pas présentés à l'audience, la région compte aussi de nombreux partisans du tracé sud (DC9). Ainsi, il est évident que la population et les acteurs locaux sont divisés par le projet de parachèvement de l'autoroute 30, une autoroute qui a été annoncée pour la première fois il y a une trentaine d'années.

Dans le présent chapitre, la commission examine la raison d'être du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman au regard des préoccupations et des principaux objectifs du ministère des Transports et de son lien avec l'autoroute 30. Pour ce faire, elle compare le raccordement à l'aide du tronçon Jean-Leman par rapport au tracé dans l'axe de l'autoroute 15 en fonction des débits de circulation, des points de conflits, de la vitesse de conception, de la fluidité et des coûts.

L'autoroute 30

De nombreuses autoroutes desservent actuellement la région métropolitaine de Montréal (figure 1). L'autoroute 40 est le seul lien autoroutier continu d'est en ouest et constitue l'un des éléments clés du système de transport sur ce territoire. Dans son Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal, réalisé en 2000, le ministère des Transports indiquait que l'autoroute 40 ne pourrait plus, d'ici une dizaine d'années, répondre à tous les nouveaux besoins de déplacements des personnes et des marchandises, surtout dans son parcours situé entre les autoroutes 13 et 25. Ne disposant que d'un seul lien direct et continu dans l'axe est-ouest, l'ajout d'une rocade au sud de l'île de Montréal contribuerait à remédier à ces problèmes selon le Ministère (DA18, p. 19 et 20).

Toujours selon lui, le parachèvement de l'autoroute 30 s'inscrit dans la volonté d'offrir en continu une voie autoroutière de contournement au sud de l'île de Montréal et de structurer l'ensemble du réseau autoroutier de la Montérégie autour de cet axe, facilitant ainsi le transport des marchandises et l'accès aux marchés de l'Ontario, des Provinces maritimes et des États-Unis. De plus, la réalisation de ces travaux améliorerait la circulation sur la route 132 et assurerait une desserte autoroutière efficiente de l'ouest de la Montérégie (DA23, p. 5 ; PR3.1, p. 131 ; M. Bernard McCann, DT1, p. 35 et 36).

Située sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, l'autoroute 30 fait partie du réseau routier supérieur destiné à relier les villes de la Rive-Sud entre Vaudreuil-Dorion et Sorel-Tracy ainsi qu'à assurer la fluidité des déplacements en Montérégie. Différents tronçons de cette autoroute ont été construits à partir de la fin des années 1960. Il en

réulte un parcours continu de Sorel-Tracy à Candiac. Un tronçon entre Châteauguay et Sainte-Catherine permet, depuis 1992, le contournement du territoire de Kahnawake. La réalisation d'un tronçon d'environ 35 km entre Châteauguay et l'échangeur autoroute 20/autoroute 540 à Vaudreuil-Dorion a été autorisée en 1999 (décret n° 509-1999) et sa mise en service serait prévue pour 2009. Un second tronçon de 8,8 km au sud des villes de Saint-Constant, Delson et Candiac a reçu l'aval du gouvernement en 2004 (décret n° 482-2004). Les travaux de construction ont débuté à l'automne de 2005 pour une ouverture à la circulation en 2008.

L'autoroute 15 ou le tronçon Jean-Leman ?

Actuellement, l'autoroute 30 en direction ouest se termine à sa jonction avec l'autoroute 15. Les usagers doivent par la suite emprunter la route 132 dans les villes de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine pour rejoindre le tronçon de l'autoroute 30 contournant le territoire de Kahnawake.

Deux possibilités s'offrent au ministère des Transports afin de parachever l'autoroute 30 : emprunter le corridor de l'autoroute 15 ou construire un nouveau segment d'autoroute, en l'occurrence le tronçon Jean-Leman. Les objectifs du Ministère sont d'assurer la continuité du trajet, la fluidité de la circulation et des conditions de conduite sécuritaires (PR5.1, p. 17).

Lorsque la variante dans l'axe de l'autoroute 15 a été étudiée par le ministère des Transports, les prévisions d'achalandage retenues provenaient d'une enquête origine-destination menée en 1993. Après la réception du décret autorisant la construction de l'autoroute 30 au sud des villes de Saint-Constant, Delson et Candiac en 2004, le promoteur a amorcé l'optimisation du concept d'autoroute et, pour ce faire, il a utilisé l'enquête origine-destination la plus récente à ce moment, soit celle de 1998. L'actualisation des données sur les déplacements dans la région métropolitaine de Montréal s'est traduite par une augmentation de l'ordre de 40 % du trafic pour cette variante dans l'axe de l'autoroute 15. Le promoteur est d'avis que ce qui aurait été acceptable à l'époque ne l'est plus maintenant et qu'il serait difficile d'atteindre ses objectifs si l'option d'un tracé dans l'axe de l'autoroute 15 était retenue (M. Paul-André Fournier, DT1, p. 59 et 60).

Les débits de circulation

Dans son étude d'impact, le promoteur estime les débits de circulation pour l'année 2003 et pour l'horizon 2021, en considérant chaque type de trafic, tant sur la route 132 qu'en regard d'un projet de parachèvement de l'autoroute 30 avec ou sans

raccordement à l'échangeur Jean-Leman. Le tableau 1 fait état de la répartition des débits estimés par le promoteur sur ces axes.

Tableau 1 Les débits de circulation sur la route 132 et l'autoroute 30

Types de déplacements	Débit journalier moyen annuel					
	Route 132		Autoroute 30 avec raccordement à l'échangeur Jean-Leman		Autoroute 30 dans l'axe de l'autoroute 15	
	2003	2021*	A30 Sud 2021	Route 132 2021	A30 Sud 2021	Route 132 2021
Grand transit ¹	3 300	4 600	12 800	0	12 800	0
Transit régional ²	12 700	19 500	32 100	2 400	30 700	2 500
Trafic local ³	29 000	44 400	4 300	45 200	4 100	45 500
Total	45 000	68 500	49 200	47 600	47 600	48 000
Total du corridor	45 000	68 500	96 800		95 600	

* Prévisions du promoteur dans l'éventualité de la non-réalisation du projet de l'autoroute 30 entre l'autoroute 30 actuelle près du territoire de Kahnawake et l'échangeur Jean-Leman.

1. Échanges dont l'origine ou la destination se localise en dehors de la MRC de Roussillon, de l'ancienne MRC de Champlain et l'île de Montréal.
2. Échanges dont l'origine ou la destination se localise dans la MRC de Roussillon, dans l'ancienne MRC de Champlain et l'île de Montréal.
3. Échanges dont l'origine et la destination se localisent dans les villes de Châteauguay, Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson, Candiac et La Prairie.

Sources : adapté de DA5 et DA34.

Ces données font ressortir que l'autoroute 30 absorberait la croissance de la circulation prévue par le promoteur sur la route 132 à l'horizon 2021 et constituerait un attrait pour les usagers du réseau routier périphérique. En 2021, le trafic quotidien sur la route 132 serait sensiblement le même que celui de l'année 2003 alors que l'autoroute 30 accueillerait 47 600 ou 49 200 véhicules quotidiennement selon qu'elle passe dans l'axe de l'autoroute 15 ou se raccorde à l'échangeur Jean-Leman. D'après les scénarios prévisionnels et les simulations effectuées par le ministère des Transports, le grand transit délaisserait complètement la route 132 et emprunterait l'autoroute 30 avec ou sans le projet de raccordement à l'échangeur Jean-Leman.

De plus, sur la base des données du promoteur, la réalisation de l'autoroute 30 par le tracé sud allégerait significativement la route 132 d'une bonne partie de son trafic de transit régional actuel et futur. Il serait réduit à 2 400 ou 2 500 véhicules à l'horizon 2021 selon que le raccordement à l'échangeur Jean-Leman est réalisé ou non. Ainsi, il n'y aurait pas de différence notable si l'autoroute 30 était construite dans l'axe de l'autoroute 15. Finalement, à peine 8,7 % du trafic local utiliserait l'autoroute 30.

Le tableau 2 fait état de la répartition des types de véhicules sur la route 132 et l'autoroute 30 pour l'année 2003 et l'horizon 2021 selon les données du promoteur.

Tableau 2 La composition du trafic sur la route 132 et l'autoroute 30

Catégories	Débit journalier moyen annuel					
	Route 132		Autoroute 30 avec raccordement à l'échangeur Jean-Leman		Autoroute 30 dans l'axe de l'autoroute 15	
	2003	2021*	A30 Sud 2021	Route 132 2021	A30 Sud 2021	Route 132 2021
Véhicules automobiles	39 100	59 600	39 000	44 900	38 000	45 200
Véhicules lourds	5 900	8 900	10 200	2 700	9 600	2 800
Total	45 000	68 500	49 200	47 600	47 600	48 000
Total du corridor	45 000	68 500		96 800		95 600

* Prévisions du promoteur dans l'éventualité de la non-réalisation du projet de l'autoroute 30 entre l'autoroute 30 actuelle près du territoire de Kahnawake et l'échangeur Jean-Leman.

Sources : adapté de DA5, p. 7 ; M. Son Thu Lê, DT3, p. 8.

En ce qui a trait à la circulation des véhicules lourds, les données du ministère des Transports indiquent qu'en 2003 5 900 camions empruntaient quotidiennement la route 132, soit 13 % des 45 000 véhicules circulant sur cette artère entre Sainte-Catherine et Candiac. Selon les prévisions du promoteur, en 2021, avec un raccordement à l'échangeur Jean-Leman, 10 200 camions utiliseraient l'autoroute 30 au sud et 2 700 recourraient à la route 132. Sans le raccordement à l'échangeur Jean-Leman, 9 600 camions adopteraient l'autoroute 30 dans l'axe de l'autoroute 15 et 2 800 disposerait de la route 132. Selon l'option choisie, entre 77 et 79 % des véhicules lourds opteraient pour l'autoroute 30, peu importe le tracé retenu. La route 132 s'en trouverait considérablement allégée puisque environ 6 % des camions circuleraient sur cette artère comparativement à 13 % en 2003 (DA5, p. 7 ; M. Son Thu Lê, DT3, p. 8).

- ◆ *La commission constate que, selon les prévisions du ministère des Transports, la réduction du débit de circulation sur la route 132 par le transfert d'une partie du trafic sur l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et Candiac serait indépendante de la réalisation ou non du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman.*

Les points de conflits

Le tracé proposé en 2002 utilisait essentiellement l'autoroute 15 actuelle et l'usager aurait dû emprunter successivement un échangeur, des bretelles directionnelles et un second échangeur afin de maintenir son itinéraire (PR3.1, p. 14). Selon le ministère des Transports, le tracé établi dans l'axe de l'autoroute 15 présenterait des courbes plus serrées et une distance de visibilité insuffisante à différents endroits de ce parcours, ce qui correspondrait à un aménagement plus compliqué et rendrait plus

problématique la lecture de l'itinéraire pour l'usager qui y circule (DA52, p. 13 et 14). Ce trajet comporterait également de nombreux mouvements de convergence et de divergence¹ qui nécessiteraient chez l'usager une prise de décision quant à une lecture de signalisation, à une direction à prendre, à un ralentissement, à une accélération ou encore à un changement de voie pour permettre à un autre usager de s'insérer sur l'autoroute. Le tracé étudié dans l'axe de l'autoroute 15 compterait six mouvements de divergence ou de convergence, soit trois fois plus que sur le tronçon Jean-Leman (DA24, p. 16 ; M. Gérald Lavoie, DT1, p. 48).

La configuration dans l'axe de l'autoroute 15 ferait en sorte que l'usager serait confronté à un nombre important de décisions successives et très rapprochées sur une distance d'à peine 2,3 km. Selon le promoteur, plus les situations rencontrées sont inattendues, inhabituelles ou incohérentes dans l'environnement routier, plus le risque d'accident augmente (M. Gérald Lavoie, DT1, p. 50).

- ♦ *La commission constate qu'il y aurait sur le tracé dans l'axe de l'autoroute 15 davantage de mouvements de divergence et de convergence que le projet de raccordement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, et ce, sur une courte distance. Ces points de conflits pourraient entraîner une diminution de la sécurité routière pour les usagers.*

La vitesse de conception

La vitesse de conception des infrastructures routières est considérée comme la vitesse continue la plus élevée à laquelle un véhicule peut circuler en toute sécurité lorsque les conditions météorologiques sont favorables et que la densité de la circulation est faible. C'est cette vitesse qui commande les distances de visibilité d'arrêt et d'anticipation requises, lesquelles déterminent à leur tour la géométrie du tracé. Ainsi, le Ministère concevra une route régionale ou une route nationale avec une vitesse de 10 km/h de plus que la vitesse affichée. Dans le cas d'une autoroute, il est recommandé de retenir pour la conception une vitesse de 20 km/h de plus (M. Gérald Lavoie, DT2, p. 13 ; PR5.1, p. 18 ; DA52, p. 6 et 7).

Ainsi, pour l'ensemble de l'autoroute 30, la vitesse de conception serait de 120 km/h. Selon le promoteur, il est souhaitable, au moment de la conception d'un tronçon autoroutier, d'établir une vitesse constante pour l'ensemble du parcours. Pour le ministère des Transports, un tracé dans l'axe de l'autoroute 15 ne permettrait pas de maintenir les éléments de géométrie requis pour respecter la vitesse de conception de 120 km/h puisque les courbes ne pourraient être conçues qu'avec des rayons

1. Un mouvement de divergence correspond à un conducteur qui veut quitter le réseau autoroutier alors qu'un mouvement de convergence correspond à un conducteur qui veut s'insérer dans ce réseau.

maximaux qui correspondraient à une vitesse de conception de moins de 100 km/h (PR5.1, p. 18 et 19).

Dans les faits, cela se traduirait par une vitesse permise affichée de 90 km/h sur ce tronçon dans l'axe de l'autoroute 15, ce qui entraînerait un différentiel de vitesse avec les tronçons adjacents puisque les vitesses affichées y seraient de 100 km/h. La discontinuité ainsi créée par un élément de géométrie non conforme à la vitesse de conception appliquée sur l'ensemble de l'autoroute 30 aurait comme conséquence de réduire la capacité des usagers à s'adapter à des événements imprévus et constituerait un élément de risque supplémentaire. Le ministère des Transports souligne que ce différentiel de vitesse et les rayons de courbure plus serrés qu'engendreraient le passage par l'autoroute 15 présenteraient pour les véhicules lourds un risque majeur de sortie de route et de déversement, surtout en période hivernale (M. Paul-André Fournier, DT4, p. 33 ; PR5.1, p. 20).

- ◆ *La commission constate qu'un tracé de l'autoroute 30 dans l'axe de l'autoroute 15 entraînerait une discontinuité avec la vitesse de conception retenue pour les autres tronçons de l'autoroute 30 et que cela augmenterait les facteurs de risque en matière de sécurité routière.*

La fluidité

La fluidité de circulation sur une section de route ou d'autoroute se mesure en niveaux de service. Le niveau « A » indique un écoulement libre du trafic sans aucune gêne et le niveau « F », la présence de la congestion. Le niveau « B » renvoie à des conditions de circulation où il y a peu d'entraves à l'écoulement du trafic et le niveau de confort y est encore élevé. Un niveau « C » affiche des conditions stables d'écoulement où la possibilité de manœuvrer est perturbée par la présence des autres usagers, ce qui requiert un accroissement de la vigilance. Le niveau « D » décrit des conditions instables d'écoulement où la possibilité de manœuvrer dans le courant de la circulation est fortement diminuée, tout comme le niveau de confort des conducteurs. Quant au niveau « E », il annonce l'atteinte de la capacité théorique de l'infrastructure (DA5, p. 8 ; DB9, annexe).

Dans son étude sur la circulation et la sécurité, le ministère des Transports signale que, sans le tronçon Jean-Leman, l'autoroute 30, au sud des villes de Saint-Constant, Delson et Candiac, aurait en 2021 un niveau de service « C » et un niveau « D » dans l'axe de l'autoroute 15. Les mêmes niveaux de service seraient observés sur la partie de l'autoroute 30 actuelle située entre l'échangeur A15/A30/route 132 et l'échangeur Jean-Leman. L'autoroute 30 dans l'axe de l'autoroute 15 entraînerait une concentration du trafic sur certaines zones d'entrecroisement et aurait comme

incidence d'entraver la fluidité de la circulation. À l'échangeur A15/A30¹, le niveau de service de la zone d'entrecroisement à l'horizon 2021 correspondrait à « F ». Cependant, avec le tronçon Jean-Leman, cet échangeur serait beaucoup plus fluide avec un niveau de service « C » (DA5, annexe F).

Le promoteur indique par ailleurs que les niveaux de service seraient critiques sur deux des quatre zones d'entrecroisement en 2021 à l'échangeur existant A15/A30/route 132. Ainsi, la zone d'entrecroisement sur la route 132 Ouest connaît un niveau de service « E » et un niveau de service « F » serait manifeste à la zone d'entrecroisement localisée sur le collecteur parallèle à l'autoroute 15 Sud. Selon les simulations effectuées par le promoteur, cette dernière zone atteindrait sa pleine capacité dès 2009. Avec la réalisation du tronçon Jean-Leman, le niveau de service sur ce tronçon de l'autoroute 15 serait « B » alors que les deux échangeurs dans l'axe de cette dernière verrait une amélioration avec des niveaux de service variant de « A » à « D », assurant ainsi une meilleure fluidité sur ce parcours (DA5, p. 9 et annexe F).

- ◆ *La commission constate que, selon les données du ministère des Transports, le raccordement de l'autoroute 30 à l'aide du tronçon Jean-Leman, comparativement à un tracé qui passerait dans l'axe de l'autoroute 15, assurerait la fluidité de la circulation à plus long terme.*

Les coûts

Les coûts estimés du projet de construction du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman seraient de l'ordre de 51,6 millions de dollars pour le tracé recommandé par le ministère des Transports. Le prolongement de l'autoroute 30 dans l'axe de l'autoroute 15 quant à lui coûterait 69,2 millions (DA12, p. 1 ; M. Paul-André Fournier, DT10, p. 67 ; PR3.1, p. 89). De toute évidence, comparativement au tracé dans l'axe de l'autoroute 15, le tracé recommandé par le Ministère pour le tronçon Jean-Leman est celui du moindre coût.

Au terme de son analyse de la raison d'être du projet :

- ◆ *Avis – La commission est d'avis que la réalisation de l'autoroute 30 dans l'axe de l'autoroute 15 ne répondrait pas aux objectifs de continuité des itinéraires, de fluidité et de sécurité du ministère des Transports. En revanche, la réalisation du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman permettrait d'atteindre ces objectifs pour l'autoroute 30.*

1. Depuis le dépôt de cette étude, la configuration de l'échangeur A15/A30 a légèrement été modifiée.

Chapitre 3 Le choix du tracé

Quatre tracés du tronçon Jean-Leman sont examinés dans le présent chapitre, au regard de leurs impacts sur le milieu. Il s'agit des tracés « ouest », « préliminaire » et « recommandé » du ministère des Transports établis à partir d'un corridor à l'intérieur duquel la configuration des tracés respectait les objectifs du tronçon autoroutier projeté. Le quatrième tracé est celui proposé par la Ville de Candiac qui juge que les tracés du promoteur ne répondent pas à ses besoins de développement. Ce tracé correspond sensiblement à celui désigné comme étant le « tracé est » du ministère des Transports (DA32 ; M. Gérald Lavoie, DT2, p. 51). Les quatre tracés sont présentés à la figure 3. À noter que le tracé ouest n'est pas analysé relativement à ses impacts sur les milieux habité et naturel, faute d'information disponible puisqu'il a été rejeté par le promoteur aux premières étapes de son analyse.

L'impact des tracés sur le milieu agricole

Le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman se réaliserait partiellement ou entièrement en zone agricole selon le tracé retenu. Dans la présente section, la commission évalue les caractéristiques et le potentiel agricole de la zone d'étude et rappelle les orientations d'aménagement à l'égard de la zone agricole. Elle examine ensuite l'impact des différents tracés sur le milieu agricole pour en venir à déterminer le tracé qui minimisera cet impact.

Les caractéristiques du milieu agricole

Les sols de la zone d'étude offrent un potentiel d'utilisation pour l'agriculture qui correspond à la classe 2 du système de classification de l'Inventaire des terres du Canada. Il s'agit de sols de bonne qualité pour l'agriculture qui ne comportent que des limitations modérées pouvant restreindre le choix des cultures. Ces limitations sont dues à des contraintes de mauvais drainage ou à l'effet de plusieurs désavantages mineurs. La zone agricole du comté de Laprairie, dans lequel est située la zone d'étude, est constituée d'à peine 12,8 % de sols de cette classe. Il importe de remarquer que ce comté ne compte aucun sol de classe 1, c'est-à-dire qui ne comporte aucune limitation pour la pratique de l'agriculture (PR3.1, p. 27 et carte 4 ; DB22, p. 44, 208 et 217).

Les conditions climatiques régionales figurent parmi les plus favorables du Québec pour l'agriculture. Les étés n'y sont pas trop chauds ni les hivers trop froids. La saison

de croissance des cultures s'étend sur plus de 200 jours et les précipitations moyennes annuelles sont de l'ordre de 90 cm à 1 m. L'ensemble de ces facteurs rend possible une vaste variété de cultures (DB22, p. 8).

Le potentiel agricole du comté de Laprairie est qualifié ainsi par Agriculture et Agroalimentaire Canada :

En raison de sa position géographique exceptionnelle, de la proximité des marchés urbains, du potentiel élevé de ses sols et d'un climat des plus favorables, le comté de Laprairie présente un potentiel agricole énorme qui ne peut que contribuer à l'essor économique du Québec.

(*Ibid.*, p. 13)

Dans la zone d'étude, le secteur au sud-ouest du rang Saint-André montrerait un bon dynamisme agricole et de bonnes conditions d'exploitation. Les investissements récents qui ont été consentis par les exploitants des parcelles situées à cet endroit pour en optimiser le potentiel agricole en témoignent. Il en est autrement pour le secteur au sud-ouest du rang Saint-Joseph qui serait actuellement plutôt faiblement dynamique sur le plan agricole. La majeure partie de ces terres appartient à un promoteur immobilier qui ne les utilise pas pour l'agriculture (DA7, p. 14 et 28 ; Développements urbains Candiac inc., DM21, p. 4).

♦ *La commission constate que la zone d'étude du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman offre un bon potentiel pour l'agriculture.*

Les orientations d'aménagement du territoire agricole

Le territoire agricole a subi les pressions de l'urbanisation au fil des ans. En 2001, selon un document de Statistique Canada, près de la moitié de l'espace urbanisé au Canada se situait sur des terres agricoles cultivables (DB21). Au Québec, moins de 2 % du territoire est propice à l'agriculture. Il s'agit donc d'une ressource rare qui, de surcroît, est non renouvelable (ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, DM4).

Afin de protéger cette ressource contre l'empietement de l'urbanisation, la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* a été adoptée en 1978¹. Malgré différentes mesures de protection, le territoire agricole québécois a subi et subit encore de nombreuses pressions. Par exemple, au cours des années 2003 et 2004, la Commission de protection du territoire agricole du Québec a été saisie de maintes

1. À ce moment, il s'agissait de la *Loi sur la protection du territoire agricole*, L.Q., 1979, c. 10.

Figure 3 Les tracés et le plan stratégique de développement de la Ville de Candiac



Sources : adaptée de PR3.1, cartes 12 et 17 ; PR5.1, cartes 2, 14 et 16 ; DA17 ; DA32, p. 6 ; carte de la MRC de Roussillon [en ligne (21 novembre 2005) : www.mamr.gouv.qc.ca/publications/cartotheque/region_16.pdf]



demandes d'exclusion totalisant 967,2 ha de terres agricoles à des fins de développement urbain sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal¹. De cette superficie, l'exclusion de 186,2 ha a été autorisée (Commission de protection du territoire agricole du Québec, 2004, p. 28). De plus, une accentuation des pressions de l'urbanisation est anticipée sur le territoire agricole de la région métropolitaine de Montréal puisqu'une croissance démographique importante y est prévue².

Le régime d'aménagement du territoire applicable en zone agricole demande aux MRC et aux communautés métropolitaines, à l'égard de la zone agricole faisant partie de leur territoire, d'exercer leurs pouvoirs en matière d'aménagement du territoire avec l'objectif de favoriser l'utilisation prioritaire du sol à des fins d'activités agricoles. Des orientations gouvernementales propres à la zone agricole balisent l'exercice de ces pouvoirs par les instances municipales. Les MRC doivent donc affirmer clairement dans leur schéma d'aménagement révisé leur intention d'assurer la pérennité du territoire agricole et d'y garantir la priorité aux activités agricoles. Elles doivent également contribuer à protéger les possibilités d'utilisation agricole des sols de la zone agricole. Le gouvernement leur demande notamment d'inclure :

[...] des affectations du sol appropriées de manière à éviter que le territoire agricole ou des parties de celui-ci soient perçus comme des zones d'aménagement différé pour l'implantation d'usages non agricoles provoquant ainsi, entre autres, une pression pour l'urbanisation ou pour certaines activités de type urbain sur la zone agricole.
(DB23, p. 13)

Des orientations gouvernementales ciblées pour la région métropolitaine de Montréal servent aussi de cadre pour l'aménagement de ce territoire. Elles visent entre autres à protéger et à mettre en valeur la zone agricole en invitant la Communauté métropolitaine de Montréal, dont la MRC de Roussillon fait partie, à utiliser des mesures de gestion de l'urbanisation dans les périmètres urbains pour réduire les impacts sur la zone agricole. De plus, le gouvernement demande à la Communauté métropolitaine de « créer un cadre propice au maintien et au développement des activités agricoles en exerçant un contrôle très restrictif des usages non agricoles à l'extérieur des périmètres d'urbanisation et des îlots déstructurés » (gouvernement du Québec, 2001, p. 97).

1. Commission de protection du territoire agricole du Québec, « Les enjeux de la protection du territoire agricole dans la région de Montréal après 25 ans de zonage agricole ». [\[www.cptaq.gouv.qc.ca/doc/pdf/publications/annuel/rap_annuel2003-2004/enjeux.html\]](http://www.cptaq.gouv.qc.ca/doc/pdf/publications/annuel/rap_annuel2003-2004/enjeux.html)
2. Selon le promoteur, la population de la région métropolitaine de Montréal devrait augmenter de 16,2 % entre 2001 et 2026. Plus précisément, la population de la partie de la Montérégie faisant partie de la région métropolitaine de recensement de Montréal devrait croître de 14 % durant cette même période (PR3.1, p. 9).

Ces attentes se reflètent dans le *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement*¹ de la Communauté métropolitaine de Montréal qui vise notamment à créer un contexte propice pour le développement des activités agricoles (DQ1.1). La Communauté reconnaît aussi la nécessité de préserver la zone agricole de son territoire qui comprend les « meilleurs sols agricoles du Québec, bénéficiant également du climat le plus favorable en termes d'unités thermiques », ce qui serait le cas pour la zone d'étude du projet (DB2.1, p. 117).

- ◆ *La commission constate que les orientations gouvernementales pour l'aménagement du territoire agricole soulignent l'importance de maintenir la zone agricole, notamment en y freinant l'empietement et l'expansion de l'urbanisation. Toutefois, malgré ces orientations, les pressions exercées par le développement urbain sur le milieu agricole existent toujours et tout porte à croire qu'elles s'intensifieront en raison de la croissance démographique prévue dans la région.*

Dans le *Schéma d'aménagement révisé* de la MRC de Roussillon², la zone agricole de la zone d'étude s'est vu conférer une affectation dont les objectifs de planification sont de protéger les meilleurs sols agricoles, de favoriser la récupération des terres improductives à des fins d'agriculture, de protéger les activités agricoles existantes et de veiller à ce que l'homogénéité de ce territoire soit maintenue. L'implantation d'équipement et de réseaux d'utilité publique y est permise en tant que fonctions complémentaires, mais la fonction dominante doit être l'agriculture et les activités agricoles (DB1.1, p. 3-51 et 3-52 et plan 13).

Il est à noter que le Comité consultatif agricole de la MRC de Roussillon s'est prononcé en défaveur de la réalisation du tronçon Jean-Leman puisque, pour lui, il existe une solution qui éviterait complètement la zone agricole, c'est-à-dire en faisant passer l'autoroute 30 dans le corridor de l'autoroute 15. Or, la MRC de Roussillon n'a pas retenu l'avis de ce comité à ce sujet (DB26 ; M. René Lefebvre, DT7, p. 8 et 9 ; M. Jean-Claude Poissant, DT7, p. 15 et 16).

Par ailleurs, en vertu de la Loi, le ministère des Transports a demandé l'avis de la Commission de protection du territoire agricole du Québec sur la compatibilité du tronçon Jean-Leman avec les objectifs de protection du territoire et des activités agricoles.

1. Le *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement* a été adopté par le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal le 17 février 2005. Cependant, au moment de l'audience publique, il n'était pas encore en vigueur.
2. Au moment de l'audience publique, le *Schéma d'aménagement révisé* de la MRC de Roussillon était en attente d'un avis gouvernemental et, conséquemment, il n'était pas en vigueur.

- ♦ La commission constate que la Communauté métropolitaine de Montréal, dont la MRC de Roussillon fait partie, reconnaît l'importance d'assurer la pérennité de la zone agricole de son territoire.

La comparaison de l'impact des tracés sur le milieu agricole

Les superficies qui seraient touchées par le passage du tronçon autoroutier dans la zone agricole diffèrent selon le tracé considéré, comme l'illustre le tableau 3.

Tableau 3 L'estimation des superficies requises en zone agricole pour l'emprise et des superficies agricoles isolées selon les tracés

	Préliminaire	Recommandé	Ouest	Proposé par Candiac
Perte de superficie en zone agricole pour l'emprise (ha)	27,4	22,9	12,7	± 28
Superficie de la zone agricole isolée* (ha)	33,7	16,0	3,2	± 85,5
Total (ha)	61,1	38,9	15,9	± 113,5

* Désigne une parcelle de terrain séparée de son territoire d'origine mais qui demeure accessible par une voie de circulation, ce qui lui permettrait de conserver sa fonctionnalité.

Sources : adapté de PR3.1, p. 70 ; DA32 ; DA45 ; DQ6.1.

L'utilisation de superficies agricoles pour l'emprise du tronçon autoroutier constituerait une perte nette dans la zone agricole. Quant aux parcelles qui seraient isolées par le passage éventuel du tronçon, l'intérêt de leur utilisation subséquente pour l'agriculture dépendrait de leur ampleur et de leur accessibilité. Les parcelles devraient donc être de dimension suffisante et offrir une accessibilité fonctionnelle pour l'agriculture. Par ailleurs, pour que leur exploitation soit attrayante, leur vocation agricole devrait être assurée à long terme afin de justifier les investissements qui seraient requis (M. Daniel Labbé, DT5, p. 4).

Il appert que la vocation agricole des parcelles qui seraient isolées par le passage du tronçon Jean-Leman n'est pas assurée à long terme, et ce, peu importe le tracé éventuellement retenu et sans égard à leur dimension ni à leur accessibilité. Il est effectivement reconnu que, lorsque des parcelles agricoles sont isolées, elles deviennent sensibles aux pressions de l'urbanisation (M. Bernard McCann, DT1, p. 86). Selon le porte-parole du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, l'isolement de terres agricoles les rendrait davantage fragiles face à la spéculation immobilière (M. Bernard Brouillette, DT1, p. 86).

La parcelle attenante au boulevard Jean-Leman n'est pas utilisée actuellement à des fins agricoles et tout porte à croire que son propriétaire actuel, Développements urbains Candioc inc., ne la remettra jamais en culture :

Depuis qu'elle en est propriétaire, soit depuis 1957, notre firme n'envisage qu'une seule destinée pour ces terrains : leur mise en vente, vraisemblablement à des fins d'urbanisation, question d'en tirer un revenu convenable. À ce jour, Développements urbains Candioc n'a jamais loué ces terres à des fins d'agriculture ou autrement et n'envisage pas de le faire.
(DM21, p. 4)

De plus, tel qu'il est indiqué à la figure 3, ce territoire est défini comme étant une zone à vocation résidentielle à long terme selon le plan stratégique de développement de la Ville de Candioc (DA38). Cette planification irait dans le sens de ce qui est souhaité par Développements urbains Candioc inc. (DM21, p. 4 et 5).

Quant aux parcelles éventuellement isolées situées au sud-ouest du rang Saint-André, elles seraient également sujettes à changer de vocation malgré qu'elles soient actuellement en exploitation (M^{me} Hélène, M^{me} Nathalie, M. Léopold et M. Patrice Lamoureux, DM22 et DM22.1). Toujours selon le plan stratégique de développement de la Ville de Candioc, elles seraient en effet destinées à une vocation industrielle (figure 3). Ainsi, même si des investissements récents ont été consentis par les propriétaires et bien que ceux-ci aient un projet de serres pour ces lots, la commission remarque que la vocation agricole de ces parcelles n'est pas assurée à long terme.

♦ *Avis – La commission est d'avis que la vocation agricole des parcelles de la zone agricole qui seraient isolées par la réalisation du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman n'est pas assurée à long terme.*

Le tracé minimisant l'impact sur la zone agricole

Si d'excellents sols sont encore soustraits à l'agriculture, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation estime que :

Les conséquences pour la société québécoise seront importantes car, ajouté à toutes les autres soustractions de bons sols agricoles qui sont faites dans la plaine du Saint-Laurent, la pression ne fera qu'augmenter sur les rares boisés existants afin de les défricher. Aussi, le prix d'acquisition des terres agricoles sera inévitablement poussé à la hausse sans compter la sécurité alimentaire des Québécois qui s'en trouve toujours affaiblie.
(DM4)

Abondant dans le même sens, la commission croit que les pressions de l'urbanisation sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal font en sorte qu'il importe de maintenir une protection efficace de la zone agricole. Face à la rareté de sols à haut potentiel pour l'agriculture dans cette région, il faut éviter de perpétuer la tendance à l'expansion des périmètres urbains dans cette zone en la fragilisant davantage.

Considérant que les quatre tracés touchent tous la zone agricole pour des raisons de contraintes géométriques à l'endroit du raccordement à l'échangeur Jean-Leman, le tracé de moindre impact sur la zone agricole serait le tracé ouest tel qu'il est possible de le constater à la lumière des données du tableau 3. Or, ce tracé entrerait en conflit avec un projet de studio de cinéma dans le périmètre urbain dont la réalisation serait dans un proche futur (M. David Smith, DT1, p. 17 ; DT8, p. 32). Renseigné à ce sujet par la Ville de Candiac, le ministère des Transports a alors rejeté le tracé ouest avant de poursuivre davantage son analyse. Il cherchait ainsi à éviter une situation où l'acquisition de bâtiments neufs aurait été nécessaire, étant donné la nature imminente de la réalisation du projet de studio de cinéma (M. Paul-André Fournier, DT2, p. 53). Par ailleurs, la réalisation du tracé ouest entraînerait une réduction importante du périmètre d'urbanisation de la ville de Candiac dans la zone d'étude. Il en sera question plus loin.

Ainsi, pour la commission, c'est le tracé recommandé par le ministère des Transports qui devient celui qui aurait le moins d'impacts sur le milieu agricole et qui répondrait simultanément aux objectifs de parachèvement de l'autoroute 30. Ce tracé fragiliseraient moins de superficies agricoles que le tracé préliminaire ou celui proposé par la Ville de Candiac, puisque les parcelles qu'il isolerait seraient de moindre ampleur. Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation estime lui aussi que « seul le tracé proposé et recommandé par le ministère des Transports du Québec respecte la volonté du gouvernement », tout en spécifiant que cette acceptation constitue un compromis « puisqu'un tracé alternatif existe à l'extérieur du secteur agricole », c'est-à-dire le tracé dans l'axe de l'autoroute 15 (DM4).

Même si le tracé recommandé minimise l'impact sur la zone agricole, il n'en demeure pas moins qu'il y aurait tout de même une répercussion sur cette zone. Le ministère des Transports prévoit d'ailleurs des mesures d'atténuation des impacts à cet égard. Il s'agit de la possibilité de convertir à la vocation agricole un espace résiduel non agricole de près de 10 ha, réduisant d'autant la perte nette en zone agricole, et de reboiser des lots isolés en zone agricole (PR3.1, p. 127).

Selon la commission, l'éventuelle emprise du tronçon autoroutier ne doit pas être perçue comme étant la nouvelle limite de l'urbanisation. Ainsi, la vocation agricole des

parcelles isolées devrait être assurée de façon durable. Le plan stratégique de développement de la Ville de Candiac devrait clairement le garantir. Le maintien du boisé ou le reboisement selon le cas, tel que le propose le promoteur, constituerait aussi un bon moyen d'y parvenir. De surcroît, ceci compenserait en partie la perte de boisés causée par le déboisement qui serait requis pour l'emprise. Il faut souligner que la proportion actuelle de territoire boisé des municipalités de la MRC de Roussillon est inférieure à ce qui est suggéré par le gouvernement, soit 30 %¹. Par exemple, le territoire de la ville de Candiac est boisé dans une proportion de 6,28 % et celui de la municipalité de Saint-Philippe, de 4,79 % (gouvernement du Québec, 2005, p. 14 et 60). Le maintien des boisés ou le reboisement des parcelles agricoles qui seraient isolées concourrait à réduire cette lacune du couvert boisé de la ville de Candiac.

En outre, puisque la présence éventuelle de l'infrastructure autoroutière risque tout de même d'entraîner une pression urbaine sur la zone agricole attenante, le promoteur prévoit une protection supplémentaire pour cette zone, notamment par l'absence d'entrées ou de sorties autres qu'aux extrémités du tronçon projeté. Selon lui, cela atténuerait grandement ce type de pressions (PR3.1, p. 132).

- ◆ *La commission constate que, parmi les tracés étudiés pour le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, le tracé ouest du ministère des Transports est celui qui minimiserait l'impact sur la zone agricole.*
- ◆ *Avis – À l'instar du ministère des Transports, la commission est d'avis qu'afin de minimiser l'impact sur la zone agricole les seules entrées et sorties qui devraient être construites sur le tronçon de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman sont celles prévues par le Ministère aux extrémités de ce tronçon.*

L'impact sur le développement urbain de Candiac et de Saint-Philippe

La présente section débute avec un survol des orientations du gouvernement du Québec en ce qui concerne la gestion de l'urbanisation, puis se poursuit avec une vue d'ensemble des développements prévus sur le territoire à l'étude. La commission compare ensuite l'impact des tracés sur ces développements.

1. Dans la MRC de Roussillon, seul le territoire de la ville de Léry est boisé dans une proportion supérieure à 30 % (gouvernement du Québec, 2005, p. 60).

Les orientations d'aménagement relatives au développement

Les orientations gouvernementales d'aménagement demandent notamment aux MRC et aux communautés métropolitaines de privilégier la consolidation des zones urbaines existantes. Le gouvernement reconnaît toutefois qu'il peut s'avérer indispensable d'urbaniser de nouveaux territoires à l'intérieur des périmètres urbains (gouvernement du Québec, 1994, p. 12 et 15). Plus précisément, la Communauté métropolitaine de Montréal est invitée par le gouvernement à :

[...] utiliser les mesures de gestion de l'urbanisation à l'intérieur des périmètres d'urbanisation afin de limiter les impacts sur le développement des activités agricoles dans les secteurs contigus et évaluer la possibilité de réduire la superficie des périmètres d'urbanisation lorsqu'elle n'est pas justifiée [...].

(Gouvernement du Québec, 2001, p. 97)

En réponse, la Communauté métropolitaine de Montréal entend favoriser « l'évolution de la forme urbaine de manière séquentielle et ordonnée dans la perspective du respect du périmètre d'urbanisation métropolitain » (DB2.1, p. 81). Il est utile de souligner que l'étendue du périmètre urbain de la Communauté métropolitaine serait supérieure aux besoins associés à la croissance de la population estimée sur un horizon de quinze à vingt ans. Il y aurait un surplus d'espace à des fins de développement urbain de plus de 9 700 ha en 2021 (DA43, p. 9).

Le *Schéma d'aménagement révisé* de la MRC de Roussillon signale la position stratégique, à proximité d'axes importants de transport, de la partie du périmètre d'urbanisation compris dans la zone d'étude. Elle est considérée comme étant un secteur à développer à des fins résidentielles et un pôle de commerces et de services structurants ainsi qu'un pôle industriel (DB1.1, p. 2-49 et 3-33).

Les développements prévus

La partie du périmètre urbain de Candiac au sud de l'autoroute 30 existante et à l'est de l'autoroute 15, nommée quadrant sud-est, est vouée au développement. Selon l'étude d'impact, ce développement constituerait l'avenir de la ville en matière de développement puisque la totalité du territoire situé entre le fleuve Saint-Laurent et l'autoroute 30 serait complètement développé dans un futur relativement rapproché. Quant à la municipalité de Saint-Philippe, elle serait aussi en voie de compléter le développement de son périmètre d'urbanisation compris dans la zone d'étude. Selon le promoteur, ce développement résidentiel serait pratiquement terminé (PR3.1, p. 53 à 55 ; M. Gérald Lavoie, DT3, p. 13).

Le plan stratégique de développement de Candiac

Lors de la révision de la zone agricole en 1988, le quadrant sud-est en a été exclu. Depuis, ce secteur fait partie du périmètre d'urbanisation de la ville de Candiac et son développement a été planifié (DB8, p. 3). Selon le représentant de la Conférence régionale des élus de la Montérégie Ouest, sa localisation à la jonction des autoroutes 15 et 30 lui donnerait un avantage stratégique considérable (M. Sergio Pavone, DT7, p. 29). Ainsi, en 2000, une zone commerciale régionale, un projet résidentiel et une gare de trains de banlieue y étaient projetés. Par la suite, un projet de studio de cinéma et un projet de plate-forme logistique intermodale se sont ajoutés. Jusqu'au choix du gouvernement d'autoriser le tracé sud et à l'arrivée subséquente du projet du tronçon Jean-Leman, les projets de développement étaient tous prévus à l'intérieur du périmètre urbain (Ville de Candiac, DM40, p. 5 à 7 et 15 ; M^{me} Marie Dupont, DT9, p. 36).

Compte tenu de ce choix, la Ville de Candiac a modifié son plan de développement, tel que l'illustre la figure 3. Elle a cependant décidé de conserver les mêmes superficies pour ces projets que celles qui étaient initialement prévues. Conséquemment, certains projets ont dû être déplacés en périphérie du périmètre d'urbanisation, c'est-à-dire dans la zone agricole, afin de compenser notamment la superficie requise pour la construction de l'échangeur A15/A30¹. Il en résulte donc une planification du développement dont une grande partie est située dans le périmètre d'urbanisation et une autre, plus petite, en zone agricole (DA38 ; M. Serge Drouin et M^{me} Marie Dupont, DT9, p. 36 et 37).

Le développement résidentiel

La firme Développements urbains Candiac inc. planifie le lotissement de la zone résidentielle comprise dans le périmètre d'urbanisation, à l'ouest du boulevard Jean-Leman. Environ 600 unités d'habitation devraient y être construites sur une superficie de l'ordre de 52 ha. La construction devait débuter en octobre 2005 et la plupart des terrains de la première phase auraient déjà été vendus (DB10 ; M^{me} Marie Dupont, DT2, p. 28 ; M. Bruno Pineau-Valencienne, DT6, p. 62 ; Développements urbains Candiac inc., DM21, p. 3 ; Ville de Candiac, DM40, p. 9). Les usages projetés pour ce développement résidentiel sont conformes à la réglementation municipale actuellement en vigueur à Candiac. De plus, le promoteur immobilier a obtenu l'autorisation requise du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour son projet (Développements urbains Candiac inc., DM21.1 ; DQ2.2 ; DQ2.5).

1. Le gouvernement a déjà autorisé la construction de cet échangeur par le décret n° 482-2004 relatif au tracé sud.

Il n'existerait pas de projet pour le développement de la zone à vocation résidentielle à long terme située à l'extérieur du périmètre d'urbanisation (M^{me} Marie Dupont, DT2, p. 34 et 35). Cependant, le propriétaire des terrains, Développements urbains Candioc inc., a l'intention de les développer à des fins d'urbanisation, et ce, malgré qu'ils soient situés en zone agricole permanente (DM21, p. 4 et 5). Un tel projet ne serait toutefois pas conforme au plan d'urbanisme actuel de la Ville de Candioc (DQ2.2 ; DQ2.5 ; M. Serge Drouin, DT9, p. 36).

Le développement commercial

L'implantation d'un projet commercial sur une superficie d'environ 50 ha à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la ville de Candioc est prévue par Développements Iberville Itée. Il s'agirait d'un projet de type « mégacentre » dont la première phase serait planifiée pour le printemps de 2007. Trois projets de magasins à grandes surfaces seraient confirmés. Ce développement serait conforme au plan d'urbanisme (DB1.1, p. 3-33 ; DQ2.2 ; DQ2.4 ; DQ2.5 ; Ville de Candioc, DM40, p. 9 ; Développements Iberville Itée, DM48, p. 3).

Le studio de cinéma

En février 2004, Wonderworks Studios a acquis un terrain de 14 ha dans le périmètre urbain afin de construire un studio de cinéma (Wonderworks Studios, DM5 ; Ville de Candioc, DM40, p. 10). Lors de la seconde partie de l'audience publique, le représentant de la compagnie a mentionné que la construction devait débuter « d'ici quelques semaines » (M. David Smith, DT8, p. 32). Des modifications ont été apportées à la réglementation d'urbanisme par la Ville de Candioc pour permettre cet usage (Wonderworks Studios, DM5.1 ; DQ2.2 ; DQ2.4 ; DQ2.5).

La plate-forme logistique intermodale

Différents intervenants de la région collaborent à l'élaboration d'un projet de plate-forme logistique intermodale qui favoriserait les échanges commerciaux associés à l'importation et à l'exportation de produits et qui comprendrait des services de douanes (DB8, annexe 4, p. 5 ; Ville de Candioc, DM40, p. 8). Originellement prévu entièrement dans le périmètre urbain, ce projet empiéterait maintenant dans la zone agricole. La partie dans le périmètre d'urbanisation aurait une superficie d'environ 28 ha et celle en zone agricole, de 19 ha approximativement. La porte-parole de la Ville de Candioc a mentionné que la superficie minimale nécessaire pour amorcer le projet pourrait correspondre à la partie comprise dans le périmètre urbain (M^{me} Marie Dupont, DT3, p. 62).

Depuis le début de 2004, des intervenants auraient démontré leur intérêt pour l'implantation de cette plate-forme logistique (DB8, p. 9). Plusieurs ont d'ailleurs signalé à la commission l'importance du projet pour la région, dont la MRC de Roussillon :

La mise sur pied d'un centre logistique intermodal à la croisée des grands axes de déplacement constitue la pierre angulaire d'une stratégie de développement industriel qui permet de mettre en valeur l'ensemble des autres aires industrielles qui sont présentes dans la région.
(DM41, p. 12)

Il existerait un consensus au sein de la MRC en ce qui a trait au choix d'implanter la plate-forme à Candiac (M^{me} Jocelyne Bates, DT9, p. 25). Le ministère des Transports a toutefois mentionné qu'il y avait d'autres projets semblables sur le territoire de la Rive-Sud, dont un à Longueuil et un à Sainte-Julie (M^{me} Christine Caron, DT2, p. 47 ; M. Paul-André Fournier, DT3, p. 55).

La gare de trains de banlieue

En 2004, l'Agence métropolitaine de transport a aménagé une gare temporaire de trains de banlieue, d'une superficie de 0,7 ha et comprenant 110 espaces de stationnement, sur la propriété de Wonderworks Studios. Selon l'Agence, une moyenne de 55 places de stationnement seraient utilisées quotidiennement. Un nouvel emplacement est prévu pour la gare afin de faire place à la construction du studio de cinéma. La superficie requise serait de 2,5 à 3 ha, ce qui permettrait l'aménagement de 400 à 500 espaces de stationnement (DA8, p. 2 ; DB8, p. 8 ; DQ5.1). En outre, la nouvelle gare serait située entièrement en zone agricole, ce qui ne correspondrait pas aux usages prévus dans la réglementation d'urbanisme.

La comparaison de l'impact des tracés sur les développements prévus

Le territoire de Candiac

La commission analyse ici l'impact des tracés sur les projets de développement dans le périmètre d'urbanisation de la ville de Candiac, d'une part, et dans la zone agricole, d'autre part.

Le développement du périmètre d'urbanisation

Le tableau 4 indique les superficies du périmètre d'urbanisation qui seraient touchées par les différents tracés. La perte de territoire urbain engendrée par la réalisation du tracé proposé par la Ville de Candiac est basée sur la superficie estimée pour le tracé

est du ministère des Transports. Le tracé proposé par la Ville est semblable au tracé est, à l'exception de la configuration de l'échangeur A15/A30 qui occuperait moins d'espace dans le périmètre d'urbanisation, mais davantage dans la zone agricole (M. Paul-André Fournier, DT9, p. 54 et 55). Il importe toutefois de signaler que cet échangeur est déjà autorisé par le gouvernement puisqu'il fait partie du projet de parachèvement de l'autoroute 30 au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac. Conséquemment, les superficies qu'il enclave ne sont pas présentées dans ce tableau.

Tableau 4 L'estimation des superficies requises dans le périmètre d'urbanisation de la ville de Candiac selon les tracés

	Préliminaire	Recommandé	Ouest	Proposé par Candiac
Perte de superficie dans le périmètre d'urbanisation pour l'emprise (ha)	1,6	1,5	11,0	moins de 1,5
Superficie du périmètre d'urbanisation isolée* (ha)	—	—	5,6	—
Total (ha)	1,6	1,5	16,6	moins de 1,5

* Désigne une parcelle de terrain séparée de son territoire d'origine mais qui demeure accessible par une voie de circulation, ce qui lui permettrait de conserver sa fonctionnalité.

Sources : adapté de DA32 ; DA45.

Il appert que le tracé ouest entraînerait la perte d'une partie du périmètre urbain de la ville de Candiac. Comme l'illustre la figure 3, ce tracé traverserait la propriété de Wonderworks Studios qui, selon son représentant, sera alors déjà développée (M. David Smith, DT8, p. 32). Une partie du développement résidentiel de Développements urbains Candiac inc. dans le périmètre d'urbanisation serait également touchée par le passage du tracé ouest.

Les trois autres tracés réduiraient très peu la superficie de ce périmètre. Cependant, la présence du tronçon près des développements pourrait être nuisible selon certains intervenants. La firme Wonderworks Studios estime en effet que la présence de l'autoroute à proximité serait un inconvénient pour ses activités qui nécessiteraient un climat sonore n'excédant pas 50 décibels pour les tournages extérieurs. De plus, le représentant de Développements urbains Candiac inc. croit que le passage de l'autoroute près du secteur résidentiel pourrait occasionner des désagréments et que ses activités de développement en souffriraient grandement. Pour lui, la position optimale du tronçon autoroutier serait à égale distance entre son projet de développement résidentiel et le quartier résidentiel de la municipalité de Saint-Philippe. Pour ces raisons notamment, ces deux intervenants appuient la réalisation du tracé proposé par la Ville de Candiac, qui éloignerait l'autoroute projetée de leurs

terrains (Wonderworks Studios, DM5 et DM5.1 ; Développements urbains Candiac inc., DM21, p. 5 et DM21.1 ; M. Bruno Pineau-Valencienne, DT6, p. 66).

- ◆ *Considérant le fait que la construction de l'échangeur entre les autoroutes 15 et 30 est autorisée, la commission constate que le parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, à l'aide des tracés préliminaire ou recommandé du ministère des Transports ou du tracé proposé par la Ville de Candiac, ne causerait qu'une légère perte d'espace dans le périmètre d'urbanisation de la ville de Candiac.*

Un éventuel développement en zone agricole

Il faut rappeler que la décision du gouvernement d'autoriser le tracé sud a obligé la Ville de Candiac à repenser le développement du quadrant sud-est. Ainsi, une partie du développement envisagé, soit la gare permanente de trains de banlieue et une partie de la plate-forme logistique intermodale, serait en zone agricole. En outre, un développement résidentiel à long terme y serait envisagé (figure 3).

Les tracés auraient divers effets sur ce secteur extérieur au périmètre d'urbanisation. Dans les faits, seul le tracé proposé par la Ville de Candiac équivaudrait à cautionner cette planification puisqu'il en contournerait le secteur. Les trois autres tracés compromettraient ces développements à différents degrés.

- ◆ *La commission constate que la réalisation du tracé ouest, préliminaire ou recommandé du ministère des Transports pour son projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman compromettrait les développements envisagés à l'extérieur du périmètre d'urbanisation de la ville de Candiac.*

Un compromis pour le développement de Candiac

La commission estime que le tracé retenu devrait être celui qui combine le mieux le maintien de la zone agricole et le développement du secteur de Candiac actuellement compris dans son périmètre d'urbanisation. Ceci irait dans le sens de ce que demande le gouvernement du Québec par l'intermédiaire de ses orientations en matière d'aménagement et donnerait la priorité au maintien de la zone agricole.

Pour la commission, la considération du développement urbain éventuel dans une partie du territoire agricole ne constitue pas un critère valable dans le choix d'un tracé puisqu'il est contraire aux principes d'aménagement et de développement durable du territoire. Elle considère en effet essentiel de protéger la zone agricole contre l'empiètement des zones urbaines, tout en permettant le développement à l'intérieur des périmètres urbains. Conséquemment, la commission ne retient pas le tracé ouest

puisque sa réalisation entraînerait la plus grande réduction du périmètre urbain de la ville de Candiac.

- ♦ *Avis – La commission est d'avis que le tracé qui minimisera l'impact sur le développement du périmètre urbain de la ville de Candiac, tout en minimisant l'impact sur la zone agricole, est celui recommandé par le ministère des Transports pour son projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman.*

Le territoire de Saint-Philippe

Le secteur de la municipalité de Saint-Philippe qui est en voie d'être complètement développé, soit le territoire compris entre le rang Saint-Joseph, l'autoroute 30 existante et un secteur résidentiel, ne serait pas touché directement par l'un ou l'autre des tracés à l'étude.

Néanmoins, la municipalité est préoccupée par le fait que ses citoyens puissent être obligés de faire des détours si le tracé recommandé par le ministère des Transports était réalisé. Elle estime que cela pourrait nuire à son développement. Si ce tracé était retenu, le tronçon autoroutier couperait en effet la continuité du rang Saint-André vers le boulevard Jean-Leman et, pour pallier cet impact, le Ministère propose de prolonger ce rang par une voie de desserte parallèle au tronçon jusqu'au chemin de Candiac. Cela entraînerait un détour de 2 km (DM223, p. 6 et 7 ; M. Gaétan Brosseau et M^{me} Claudine Cormier, DT6, p. 45 et 47).

Or, le porte-parole du promoteur a mentionné qu'il pourrait être envisageable de construire un viaduc au-dessus du tronçon autoroutier projeté pour conserver un lien direct entre le rang Saint-André et le boulevard Jean-Leman. Cette infrastructure engendrerait toutefois une perte de superficie dans le périmètre urbain de la ville de Candiac¹ (DA51 ; M. Paul-André Fournier, DT2, p. 55 et 56 ; DT3, p. 71). La commission remarque néanmoins qu'un viaduc éviterait une perte supplémentaire de zone agricole due à la voie de desserte projetée.

En outre, il semble que cette solution pourrait rendre le tracé recommandé acceptable pour la municipalité de Saint-Philippe puisque les problèmes qu'elle y voit sont ceux de « communication » et de « déplacement » de ses citoyens (M. Paul-Émile Tremblay, DT6, p. 52). Ceci réglerait du même coup la préoccupation de Développements urbains Candiac inc. relativement à la continuité du rang Saint-André (DM21, p. 4).

1. C'est d'ailleurs pour cette raison que le ministère des Transports n'a pas retenu cette solution pour maintenir le lien entre le rang Saint-André et le boulevard Jean-Leman (M. Paul-André Fournier, DT2, p. 55 et 56).

- ♦ **Avis** – *La commission est d'avis qu'un viaduc qui maintiendrait la continuité entre le rang Saint-André et le boulevard Jean-Leman devrait être ajouté au projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. De ce fait, la voie de desserte prévue en zone agricole à l'est du tracé recommandé par le ministère des Transports n'aurait plus sa raison d'être.*

L'accessibilité à la zone en développement

L'accessibilité au quadrant sud-est préoccupe également certains participants, notamment la Ville de Candiac. Puisque le tracé recommandé par le ministère des Transports ne comporterait aucun accès le long du tronçon, sauf les échangeurs à ses deux extrémités, la Ville appréhende que ce projet n'enclave le secteur en développement et en restreigne l'accès (DM40, p. 13). Selon une étude commandée par la Ville, le seul accès au secteur, soit l'échangeur Jean-Leman existant, n'aurait pas une capacité suffisante pour absorber la demande future générée par son développement complet (DB9, p. 7). Pour remédier à cette situation, la Ville juge essentielle la construction de deux échangeurs, l'un sur le tronçon projeté à l'endroit du rang Saint-André et l'autre sur l'autoroute 15 existante, près de la voie ferrée (DM40, p. 35).

Le promoteur du projet commercial dans le quadrant sud-est, Développements Iberville Itée, a aussi exprimé ses inquiétudes quant à la capacité de l'échangeur Jean-Leman à satisfaire la demande future. Il estime que le tracé proposé par la Ville de Candiac serait plus avantageux d'un point de vue de l'accessibilité et c'est pourquoi il appuie la Ville dans sa demande d'ajout de deux échangeurs (DM48, p. 6 ; M. Yves Morais, DT10, p. 59 et 60). Quant au ministère des Transports, il estime que la capacité de l'échangeur Jean-Leman serait suffisante pour desservir le secteur une fois développé (M. Paul-André Fournier, DT3, p. 96 et 97).

L'ajout d'un échangeur à l'intersection du rang Saint-André

Le ministère des Transports considère que l'ajout d'un échangeur pour accéder au rang Saint-André serait inconciliable avec ses normes de conception d'autoroutes. Les échangeurs ne sont en effet requis qu'aux intersections avec les routes importantes, là où les débits de circulation le justifient. Pour le Ministère, le rang Saint-André n'afficherait pas un débit suffisant pour le relier au tronçon projeté. En outre, il serait préférable de limiter le nombre d'échangeurs pour éviter un trop grand nombre de zones rapprochées de convergence et de divergence et ainsi maintenir un niveau de service acceptable sur le tronçon autoroutier (M. Paul-André Fournier, DT3, p. 90).

L'ajout d'un échangeur entraînerait également une augmentation des coûts du projet. La Ville de Candiac estime le coût d'aménagement de cette structure entre deux et trois millions de dollars (DQ3.1).

- ◆ *Avis – Pour des raisons de contraintes de conception autoroutière, de sécurité, de fluidité ainsi que pour minimiser les pressions urbaines sur le territoire agricole, la commission est d'avis qu'aucun échangeur ne devrait être ajouté à l'endroit du rang Saint-André si le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman était autorisé.*

L'ajout d'un échangeur sur l'autoroute 15

La construction d'un échangeur supplémentaire sur l'autoroute 15, qui desservirait le quadrant sud-est de même que le secteur industriel de la ville de Delson situé immédiatement à l'ouest de cette autoroute, serait envisageable selon le ministère des Transports. D'après son porte-parole, la configuration qui a été retenue pour la construction de l'échangeur A15/A30 ferait en sorte qu'un éventuel échangeur près de la voie ferrée serait réalisable puisque ce dernier pourrait être relié aux voies collectrices plutôt qu'aux voies rapides de l'autoroute 15. Ceci permettrait de gérer adéquatement les zones de convergence et de divergence. L'ajout de cet échangeur serait d'ailleurs en discussion avec les Villes de Delson et de Candiac (M. Paul-André Fournier, DT3, p. 97 ; DT10, p. 67).

Les impacts sur le milieu habité

Le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman se situe à proximité de terrains en friche et de secteurs bâties. À Candiac, au nord de l'autoroute 30 actuelle, le développement résidentiel occupe une bonne part du territoire. Du côté sud de l'autoroute 30, dans le périmètre d'urbanisation de la municipalité de Saint-Philippe, un secteur résidentiel est encore en développement. Plus au sud, en milieu rural, deux résidences ont été répertoriées par le promoteur : l'une sur le boulevard Jean-Leman et l'autre sur le rang Saint-André, près de la jonction de ces deux artères (figure 3). Toujours sur le rang Saint-André, en direction est, quatre autres propriétés s'échelonnent à l'intérieur de la zone d'étude.

Les acquisitions

Selon le promoteur, la résidence du boulevard Jean-Leman et celle située au 99 du rang Saint-André seraient dans l'axe des tracés préliminaire et recommandé dont il a fait l'évaluation environnementale.

Si le projet était réalisé suivant le tracé préliminaire, ces deux habitations se trouveraient à proximité de l'emprise, et plus particulièrement celle du rang Saint-André qui en serait séparée d'environ seulement 100 m.

En ce qui a trait au tracé recommandé, dont le parcours est légèrement décalé vers l'ouest par rapport au tracé préliminaire, il s'approcherait à moins de 100 m de la maison du boulevard Jean-Leman. La résidence du rang Saint-André, quant à elle, serait dans l'emprise et elle devrait faire l'objet d'une acquisition par le ministère des Transports. À cet égard, son propriétaire s'est prononcé, lors de l'audience publique, en faveur de ce tracé. Il estime en effet que la dépréciation de sa propriété serait si élevée, dans le cas des autres tracés, qu'il préfère la céder au promoteur (M. André Lemieux, DM33.1, p. 1).

La Ville de Candiac, pour sa part, propose un tracé situé à quelques centaines de mètres à l'est des deux tracés analysés par le ministère des Transports ; il serait donc plus éloigné de ces résidences. Dans ce contexte, aucune acquisition ne serait nécessaire pour sa réalisation.

- ◆ *La commission constate que le tracé proposé par la Ville de Candiac et le tracé préliminaire du ministère des Transports pour le parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman n'exigeraient aucune acquisition d'habitations, alors que le tracé recommandé par le Ministère requerrait l'acquisition d'une propriété du rang Saint-André.*

Le climat sonore

Par le passé, le besoin de limiter la propagation du bruit de l'autoroute 30 vers les terrains riverains a amené la construction de buttes antibruit de part et d'autre de l'autoroute à Candiac et à Saint-Philippe, en bordure des secteurs résidentiels.

Afin de connaître le climat sonore actuel, le promoteur a sélectionné quatre points de mesure dans certains secteurs habités à proximité des infrastructures routières. Il a effectué des relevés sonores de jour, de soir et de nuit d'une durée de trois heures, les 31 mai et 3 juin 2004, excepté dans la municipalité de Saint-Philippe où un relevé d'une durée de 24 heures a été fait.

Ainsi, dans les zones résidentielles de Candiac protégées par une butte antibruit, au nord de l'autoroute 30, le bruit de fond se situait aux environs de 50 dBA et les bruits de pointe atteignaient, selon l'endroit, jusqu'à 58 dBA. Dans la partie rurale, sur le rang Saint-André, les relevés indiquaient un environnement sonore calme, aux environs de 41 dBA, avec quelques pointes atteignant 50,7 dBA. Dans les secteurs résidentiels de Saint-Philippe, près de l'autoroute 30, protégés eux aussi par une

butte antibruit, le niveau de bruit de fond atteignait 55,1 dBA et les bruits de pointe, 61,9 dBA, pour un niveau sonore moyen de 59,4 dBA sur 24 heures.

Le ministère des Transports a ensuite effectué des simulations informatiques du climat sonore pour les années 2003, 2011 et 2021, avec et sans le parachèvement de l'autoroute, en tenant compte des tracés préliminaire et recommandé. Pour ce faire, il a utilisé les données de circulation des autoroutes 15 et 30 avec une vitesse de 100 km/h pour les autoroutes et de 50 km/h pour les bretelles d'entrée et de sortie. Les bretelles des échangeurs A15/A30 et Jean-Leman, le boulevard Jean-Leman et le chemin de Candiac ont été considérés lors des simulations (PR5.1, p. 31).

La première constatation qui en découle est qu'en 2011, même en l'absence du parachèvement de l'autoroute 30, il y aurait une dégradation du climat sonore dans les secteurs adjacents aux infrastructures routières en raison de l'augmentation prévue des débits de circulation. Cette tendance se poursuivrait entre 2011 et 2021, mais elle serait moins marquée (*ibid.*, p. 33 et 34).

Advenant la réalisation du tracé préliminaire, aucun nouvel impact sonore n'est prévu pour 2021 dans les secteurs résidentiels localisés à l'ouest du boulevard Jean-Leman si les niveaux anticipés sont comparés avec ceux qu'il y aurait de toute façon sans le parachèvement de l'autoroute 30 (tableau 5). À l'est du boulevard Jean-Leman, le ministère des Transports prévoit des augmentations d'environ 1 à 3 dBA pour les bâtiments résidentiels situés au nord de l'autoroute et de 3 à 6 dBA pour les bâtiments au sud de l'autoroute 30. Il évalue cet impact de faible à moyen. La mesure d'atténuation proposée consiste à hausser de 1 m la butte antibruit en place du côté sud de l'autoroute 30 et de la prolonger vers l'ouest jusqu'au rang Saint-Joseph. La butte résultante serait d'une hauteur de 4 à 5 m, ce qui permettrait de ramener l'impact sonore à faible ou nul (PR3.1, p. 107, 121 et 122).

Par contre, pour deux résidences en zone rurale situées respectivement sur le boulevard Jean-Leman et le rang Saint-André, l'accroissement des niveaux sonores serait de l'ordre de 10 à 16 dBA. Selon le promoteur, cet impact est fort. Soulignons qu'une augmentation de 10 dBA double la perception de la force du bruit. Une butte antibruit d'une hauteur approximative de 4 m et d'une longueur d'environ 600 m serait construite en bordure ouest de l'autoroute projetée, ce qui ramènerait les niveaux sonores prévus en 2021 à 55 dBA (*ibid.*, p. 107 et 122). Il en résulterait néanmoins une détérioration du climat sonore en raison de la quiétude actuelle des lieux.

Tableau 5 Le climat sonore avec et sans le parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman – Tracé préliminaire, sans mesure d'atténuation

Localisation du point de mesure		Niveau sonore Leq, 24 h en dBA					
		Année de référence (2003)	Sans parachèvement		Avec parachèvement		2011
			2011	2021	2011	2021	
Ouest du boulevard Jean-Leman et nord de l'autoroute 30	Rues du Calvados et de Chantilly	49 à 51	53 à 54	53 à 55	53 à 54	53 à 54	53 à 54
	Secteur de la Place de Chambord	47 à 49	49 à 50	50 à 51	50 à 51	50 à 51	50 à 51
Est du boulevard Jean-Leman et nord de l'autoroute 30	Rue Daubigny et avenue de Deauville	51 à 54	56 à 58	56 à 59	57 à 60	58 à 61	
Est du boulevard Jean-Leman et sud de l'autoroute 30	Rues Jean et Dupuis	52 à 54	56 à 58	57 à 59	59 à 61	60 à 61	
	Secteur résidentiel en développement entre le rang Saint-Joseph et la rue Jean	n. d.	58 à 64	59 à 65	64 à 67	65 à 68	
Sud de l'autoroute 30	Rang Saint-André (boulevard Jean-Leman)	41 à 47	43 à 48	44 à 48	57 à 60	57 à 60	

Sources : adapté de PR3.1, p. 104 et 107 à 110 ; PR5.1, p. 32 à 36.

Dans le cas du tracé recommandé, aucun accroissement du niveau sonore n'est anticipé en 2021 pour les secteurs résidentiels situés à l'ouest du boulevard Jean-Leman, si l'augmentation prévue en l'absence de tout projet est considérée (tableau 6). À l'est du boulevard Jean-Leman, l'augmentation du niveau sonore pour les résidences situées au nord de l'autoroute 30 est jugée faible par le promoteur, soit de l'ordre de 1 à 2 dBA. Dans le secteur en développement de Saint-Philippe, du côté sud de l'autoroute 30, l'impact sonore est qualifié de faible à moyen puisqu'il serait environ de 2 à 3 dBA. Comme dans le cas précédent, le ministère des Transports propose de hausser de un mètre la butte antibruit qui protège les rues Jean et Dupuis et de la prolonger vers l'ouest jusqu'au rang Saint-Joseph. Cette mesure d'atténuation permettrait de réduire l'impact sonore pour les quartiers résidentiels existants ainsi que pour le développement prévu dans le secteur triangulaire situé entre l'autoroute 30, le rang Saint-Joseph et le secteur de maisons mobiles (PR3.1, p. 55, 109, 122 et 139).

Tableau 6 Le climat sonore avec et sans le parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman – Tracé recommandé, sans mesure d'atténuation

Localisation du point de mesure	Année de référence (2003)	Niveau sonore Leq, 24 h en dBA			
		Sans parachèvement		Avec parachèvement	
		2011	2021	2011	2021
Ouest du boulevard Jean-Leman et nord de l'autoroute 30	Rues du Calvados et de Chantilly	49 à 51	53 à 54	53 à 55	52 à 53
	Secteur de la Place de Chambord	47 à 49	49 à 50	50 à 51	49 à 50
Est du boulevard Jean-Leman et nord de l'autoroute 30	Rue Daubigny et avenue de Deauville	51 à 54	56 à 58	56 à 59	56 à 60
Est du boulevard Jean-Leman et sud de l'autoroute 30	Rues Jean et Dupuis	52 à 54	56 à 58	57 à 59	57 à 59
	Secteur résidentiel en développement entre le rang Saint-Joseph et la rue Jean	n. d.	58 à 64	59 à 65	64 à 67
Sud de l'autoroute 30	Rang Saint-André (boul. Jean-Leman)	41 à 47	43 à 48	44 à 48	59 à 61
					56 à 59

Sources : adapté de PR3.1, p. 107 à 110 ; PR5.1, p. 32 à 36.

Quant à l'accroissement du niveau sonore pour l'habitation sise dans la partie sud du boulevard Jean-Leman, il se situe entre 9 et 11 dBA, soit un impact fort. Pour ramener le niveau sonore projeté en 2021 en deçà de 55 dBA, le promoteur suggère la mise en place d'une butte antibruit de 270 m de longueur et de 4 m de hauteur en bordure ouest de l'emprise (PR3.1, p. 110 et 122). Mentionnons à cet égard que le ministère des Transports considère dans sa *Politique sur le bruit routier* qu'un niveau de bruit extérieur de 55 dBA, basé sur une moyenne de 24 heures, serait acceptable pour les zones sensibles au bruit, c'est-à-dire les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives (DA19, p. 8).

La commission note par ailleurs que le développement résidentiel projeté à Candiac, à l'ouest du boulevard Jean-Leman, n'a pas été pris en considération dans l'étude du climat sonore. Interrogé à cet effet, le promoteur a indiqué qu'en se basant sur les estimations de débit de circulation prévues pour 2021, une distance d'environ 150 m serait nécessaire entre les résidences riveraines et l'emprise de l'autoroute pour respecter le critère de 55 dBA qu'il préconise (M^{me} Line Gamache, DT5, p. 43 et 44). Dans le cas présent, cette distance serait respectée (M. Paul-André Fournier, DT4,

p. 48). D'après le promoteur, c'est plutôt sur les terrains situés dans la partie sud du boulevard Jean-Leman qu'un impact sonore serait subi en raison du rapprochement de l'emprise de l'autoroute 30 à cet endroit. Actuellement, l'implantation d'une entreprise cinématographique y est prévue en bordure de la voie ferrée. Toutefois, le plan stratégique de développement de la Ville de Candiac qualifie cet endroit de zone industrielle. Il ne s'agirait donc pas d'une zone sensible selon les critères de la *Politique sur le bruit routier* du ministère des Transports.

La commission retient néanmoins le caractère approximatif de l'information relative au quartier résidentiel en développement de Candiac. S'il s'avérait que certaines résidences se trouvent dans un environnement sonore dépassant 55 dBA, des mesures d'atténuation telles que l'allongement vers le nord de la butte antibruit déjà prévue à l'ouest de l'emprise pourraient être requises. Par ailleurs, la présence d'un boisé faisant face au lotissement résidentiel, du côté est du boulevard Jean-Leman (figure 2), pourrait constituer une mesure d'atténuation intéressante sur le plan visuel et sonore. Un boisé suffisamment dense avec une profondeur dépassant 30 m peut en effet engendrer une réduction du niveau de bruit de 5 à 10 dBA (DA20, p. 21).

Le promoteur entend également s'assurer de l'efficacité des mesures d'atténuation prévues en instaurant un programme de suivi sonore sur une période de dix ans. Pour la commission, le secteur résidentiel en développement de la ville de Candiac devrait être inclus au programme de suivi, au même titre que tous les autres secteurs ayant été considérés lors de la réalisation de l'étude d'impact du climat sonore.

En ce qui concerne le tracé proposé par la Ville de Candiac, l'étude d'impact du climat sonore n'a pas été faite. Toutefois, selon le ministère des Transports, il se pourrait que ce tracé se rapproche un peu plus du secteur en développement de la municipalité de Saint-Philippe que le tracé recommandé. À cet endroit, des mesures d'atténuation du bruit sont déjà prévues : il s'agit du prolongement de la butte antibruit actuelle. Dans sa partie sud, le tracé proposé par la Ville de Candiac s'éloignerait des deux résidences situées au sud du boulevard Jean-Leman, mais il est possible que des mesures d'atténuation du bruit routier soient requises pour la résidence la plus rapprochée, soit celle du rang Saint-André (M. Paul-André Fournier, DT3, p. 50 et 111). Le tracé s'éloignerait également du lotissement résidentiel prévu à l'ouest du boulevard Jean-Leman et du studio de cinéma projeté au sud.

- ♦ *La commission constate qu'en raison de son éloignement du boulevard Jean-Leman, l'impact sonore du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman pourrait être moins fort dans le cas du tracé proposé par la Ville de Candiac que dans celui des tracés préliminaire et recommandé du ministère des Transports. Cependant, avec les mesures d'atténuation prévues, ces trois tracés respecteraient le critère de 55 dBA de la Politique sur le bruit routier du Ministère.*

- ◆ *Avis – La commission est d'avis que le programme de suivi sonore de dix ans prévu par le ministère des Transports pour vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation du bruit routier devrait inclure le quartier résidentiel en développement le long du boulevard Jean-Leman à Candiac.*

Le paysage

En raison de l'utilisation principalement agricole du sol, le projet serait réalisé dans un paysage ouvert dont seules les friches forestières à l'ouest de l'emprise et au nord du rang Saint-André limitent le champ visuel.

Si le tracé préliminaire du promoteur était retenu, l'impact visuel serait très marqué pour les résidants puisque son profil requiert une surélévation nettement perceptible au regard des terres agricoles environnantes. L'autoroute franchirait en effet la voie ferrée du Canadien Pacifique en passage supérieur, atteignant une hauteur maximale d'environ 11 m. Le profil de l'autoroute demeurerait ensuite légèrement supérieur à celui du terrain naturel, puis serait rehaussé à nouveau à l'approche de l'échangeur Jean-Leman afin de franchir le chemin de Candiac, en passage supérieur (PR3.1, p. 80). Les résidants de deux habitations, l'une au sud du boulevard Jean-Leman et l'autre sur le rang Saint-André, seraient fortement touchés visuellement par ce tracé puisqu'ils se trouveraient à un peu plus de 100 m de l'emprise. Les résidants du développement prévu le long du boulevard Jean-Leman se trouveraient, quant à eux, à un peu plus de 200 m de l'emprise (figure 3).

Le tracé recommandé du promoteur s'intégrerait mieux au paysage que le tracé préliminaire puisqu'il franchirait la voie ferrée du Canadien Pacifique en déblai et que son profil suivrait ensuite de près celui du terrain naturel avant de s'abaisser à nouveau à proximité du chemin de Candiac. L'encaissement d'une partie de l'autoroute réduirait son impact visuel. Par ailleurs, étant situé plus à l'ouest que le tracé précédent, le parcours se rapprocherait de la résidence du boulevard Jean-Leman et tout particulièrement de celle à l'ouest du rang Saint-André. Il faut cependant rappeler que cette dernière résidence se trouverait à l'intérieur de l'emprise et ferait l'objet d'une acquisition. Le tracé serait également plus rapproché du projet résidentiel de Développements urbains Candiac inc., soit à environ 150 m.

Selon ce même tracé, l'installation d'une butte antibruit de 270 m de longueur et de 4 m de hauteur en bordure ouest de l'autoroute projetée ajouterait un obstacle visuel à moins de 100 m de la résidence du boulevard Jean-Leman. L'impact est évalué par le promoteur de moyen à fort ; c'est pourquoi il prévoit mettre en place un couvert végétal sur le talus ainsi qu'en bordure de l'emprise comme mesure d'atténuation (PR3.1, p. 125). À cet égard, le promoteur a précisé que la butte en question ne serait pas visible de la maison car elle en serait séparée par une friche boisée (M. Paul-

André Fournier, DT4, p. 48). Pour que cet argument soit valable, il faut évidemment l'assortir d'une certitude que le secteur demeure boisé à long terme.

Le tracé proposé par la Ville de Candiac n'a pas fait l'objet d'études aussi poussées que celles du promoteur mais la Ville a indiqué qu'il serait aménagé en dépression à la hauteur de la voie ferrée et du rang Saint-André, comme c'est le cas du tracé recommandé (Ville de Candiac, DM40, p. 4). Cependant, à l'endroit du raccordement à l'autoroute 30 existante, le profil s'élèverait de nouveau, passant à environ 6,5 m au-dessus du terrain naturel pour traverser le rang Saint-Joseph (DQ3.1, p. 3). Par ailleurs, étant le plus à l'est des trois tracés étudiés, il se trouverait à égale distance, d'une part, des résidences localisées près de la jonction du boulevard Jean-Leman et du rang Saint-André ainsi que du futur développement résidentiel de la ville de Candiac et, d'autre part, du secteur rural s'échelonnant vers l'est sur le rang Saint-André.

- ♦ *Avis – La commission est d'avis que le tracé recommandé par le ministère des Transports pour le parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman causerait moins d'impacts visuels que le tracé préliminaire, en raison de son encasement sur une partie de son parcours.*

L'alimentation en eau potable

Dans la zone d'étude, le terrain naturel est plat avec une faible pente en direction du nord vers le fleuve Saint-Laurent. L'annuaire des puits du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs fait état d'un dépôt d'argile en surface, ce qui diminuerait la vulnérabilité des eaux souterraines à la pollution (DA11, p. 4).

Les secteurs habités sont alimentés par des aqueducs municipaux, à l'exception des résidants du boulevard Jean-Leman et du rang Saint-André qui possèdent des puits individuels. Cinq points d'alimentation en eau, dont quatre à Candiac et un à Saint-Philippe, ont été répertoriés et trois d'entre eux ont fait l'objet d'une analyse préliminaire en 2004. Il en ressort que certains paramètres physico-chimiques, dont le fer, les chlorures, le manganèse et les sulfures, dépassaient les critères recommandés par Santé Canada pour la qualité de l'eau potable. Ces dépassements ne constituent toutefois pas un risque pour la santé, mais ils ont des effets sur le goût, l'odeur et l'aspect esthétique de l'eau (PR3.1, p. 97 ; DA11, p. 6 et annexe 4).

L'entretien d'hiver des autoroutes fait appel à des sels de déglaçage qui peuvent avoir une incidence sur la teneur en chlorures de l'eau ; à cet effet, deux des puits échantillonnés dépassaient déjà les concentrations maximales recommandées. Toutefois, selon le promoteur, cette situation serait due à une teneur en sels naturelle

élevée à cet endroit. Il estime par ailleurs que l'entretien du tronçon Jean-Leman ne devrait pas modifier les teneurs actuelles de façon significative puisque les puits en question sont localisés à une distance de plus de 95 m de la ligne d'emprise des tracés qu'il a analysés (DA11, p. 5 et 7).

Un regroupement de résidants du rang Saint-André a fait part de ses craintes face au tracé proposé par la Ville de Candiac parce que celui-ci passerait plus près de leurs puits que les deux autres tracés (DM233, p. 2). À cet égard, la commission note que le ministère des Transports a manifesté l'intention d'effectuer un suivi des puits d'eau potable de la zone d'étude à la suite de la réalisation éventuelle du tronçon Jean-Leman, en autant que les propriétaires des puits lui en fassent la demande (PR5.1, p. 41). Pour la commission, ce suivi fait partie des responsabilités dont doit s'acquitter le promoteur, même en l'absence de toute demande particulière.

- ◆ *Avis – Peu importe le tracé retenu pour le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, la commission est d'avis qu'un suivi à long terme des puits de la zone d'étude devrait être réalisé afin de s'assurer qu'il n'y a pas de conséquences sur la qualité de l'eau.*

Les impacts sur le milieu naturel

La construction d'une autoroute provoque inévitablement une coupure du milieu naturel qui peut être perçue comme étant plus ou moins acceptable selon la qualité et la rareté des habitats traversés. C'est ce qui sera analysé dans la présente section.

Le milieu aquatique

L'écoulement naturel de l'eau de surface dans la zone d'étude a été modifié au cours des ans en fonction de sa vocation agricole. Actuellement, le drainage des sols se fait par des fossés en bordure des terres et des infrastructures routières existantes (PR3.1, p. 85). Une orthophoto prise en 1999 faisait état de la présence d'un cours d'eau¹ dans le corridor d'étude du ministère des Transports, mais les terres sur lesquelles se trouvait ce ruisseau ont été aménagées à des fins agricoles. Le sol a été nivelé et le cours d'eau aurait été remblayé (PR5.1, p. 24). Selon l'étude d'impact, la zone d'étude ne comprendrait que le ruisseau Saint-André et son embranchement (figure 2).

Deux étangs ont été répertoriés dans la zone d'étude : le plus grand, d'origine artificielle, fait partie de la propriété située au 99 du rang Saint-André, et le plus petit est localisé à environ 200 m au sud-ouest de la propriété.

1. Il s'agit du ruisseau n° 0306-1001, selon les données du ministère des Ressources naturelles et de la Faune.

D'une superficie de 1 650 m² et d'une profondeur d'environ 5 m, le grand étang aurait été aménagé par le propriétaire en 1990. Les rives ont été découpées directement dans l'argile, sans l'ajout d'une membrane d'étanchéité. La végétation riveraine se limite à une bande étroite, inexistante par endroits, et la végétation aquatique est très peu abondante. Cet étang artificiel offrirait très peu de potentiel pour la faune aquatique et semi-aquatique. N'étant pas relié au réseau hydrographique, il servirait plutôt de bassin d'ornement et d'élevage de poissons. Il a d'ailleurs fait l'objet d'un ensemencement il y a une dizaine d'années et plusieurs centaines de poissons rouges y vivent, ainsi que quelques bancs de jeunes têtes-de-boule (PR3.1, p. 34, 35 et 39).

Le petit étang est situé dans une clairière entourée de jeunes feuillus. Il occupe une dépression dans l'argile et son origine n'est pas connue. Sa superficie est estimée à 1 300 m² et sa profondeur pourrait varier de 40 cm à 1 m. Recouvert en partie de végétation aquatique, l'on y retrouve un marais à quenouilles et une ceinture arbustive riveraine dominée par le saule (*ibid.*, p. 35 et 36).

Si le tracé préliminaire du ministère des Transports était réalisé, le petit étang ne subirait aucun impact en raison de sa distance de l'emprise. Par contre, le grand étang courrait le risque d'être contaminé par les sels d'épandage en période d'exploitation de l'autoroute projetée (*ibid.*, p. 96 et 97).

Dans le cas du tracé recommandé, le petit étang se trouverait à plus de 100 m de l'emprise et le promoteur est d'avis qu'il ne subirait aucun impact lié à la présence ou à l'entretien de l'autoroute prévue. Toutefois, le grand étang à proximité de la résidence serait complètement détruit. Or, dans son complément de mémoire, le propriétaire s'est tout de même prononcé en faveur de ce tracé, en raison notamment du caractère artificiel de l'étang qui exige un aérateur plusieurs mois par année et la vidange régulière des déchets organiques (M. André Lemieux, DM33.1, p. 3).

Le tracé proposé par la Ville de Candiac, pour sa part, ne toucherait aucun des deux étangs de la zone d'étude. Toutefois, en réponse aux questions de la commission, la Ville a mentionné que son tracé empiéterait, en période de construction, sur l'embranchement ouest du ruisseau Saint-André et qu'il traverserait des fossés agricoles (DQ3.1, p. 2).

- ◆ *La commission constate que le tracé recommandé du ministère des Transports pour le parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman entraînerait la destruction de l'étang artificiel situé sur la propriété du 99 rang Saint-André. La commission note à cet effet que le propriétaire de l'étang a manifesté son accord face à ce tracé.*

- ◆ *La commission constate que le tracé proposé par la Ville de Candiac pour le parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman est le seul qui empiéterait sur un cours d'eau relié au réseau hydrographique.*

Les boisés et les milieux humides

Directement à l'est du boulevard Jean-Leman, en zone agricole, un boisé s'est formé à la suite de l'abandon de la culture du sol (figure 2). L'importance d'assurer sa protection a été mentionnée à maintes reprises par des participants au cours de l'audience publique.

Ce boisé, composé de feuillus intolérants et de feuillus de milieux humides, constitue la portion ouest d'une propriété dont la majeure partie est en friche herbacée et arbustive. En 2004, il a fait l'objet d'une caractérisation de la part du promoteur. À l'étage supérieur de ce peuplement, on trouve l'Orme d'Amérique, le Peuplier faux-tremble, l'Érable argenté et le Bouleau à papier. À l'étage inférieur, des espèces telles que le Frêne, le Caryer et le Chêne à gros fruits sont en croissance. La densité varie de forte à moyenne et les arbres ont en moyenne 25 ans (DA7, tableau 2, p. 18).

Selon l'étude du promoteur, le nombre de pistes et l'intensité du broutage indiquent la présence de cerfs de Virginie à cet endroit. Des participants à l'audience publique ont confirmé ce fait à quelques reprises, certains mettant en évidence l'augmentation du risque d'accidents routiers relatif à la construction d'un nouveau tronçon d'autoroute dans un milieu fréquenté par des cervidés. Par ailleurs, aucune trace de travaux d'aménagement, de récolte ou d'abattage d'arbres n'a été constatée dans ce boisé. Il semblerait que la seule activité qui s'y produise soit la chasse au cerf de Virginie en raison des caches qui y sont installées, et ce, en dépit du fait que l'usage d'armes à feu ou d'arcs soit prohibé sur ce territoire (DA7, p. 19 et 20).

Plusieurs participants se sont inquiétés du devenir de milieux humides présents à l'intérieur du boisé longeant le boulevard Jean-Leman. Selon le promoteur, ces milieux humides seraient dus au rythme lent de drainage du sol, qui deviendrait saturé chaque année durant une brève période (*ibid.*, p. 22). Un inventaire dressé par Genivar précise que les boisés situés à Candiac, entre le boulevard Jean-Leman et l'échangeur du même nom, renferment plusieurs petits milieux humides où se trouvent le saule, le phragmite, la quenouille et la scirpe. Il s'agirait de milieux perturbés où aucune espèce à statut précaire n'aurait été observée, et qui posséderaient peu d'intérêt sur le plan floristique pour la conservation (DA50, p. 6). Néanmoins, le porte-parole du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a mentionné qu'au cours de son analyse environnementale le Ministère jugera de la nécessité d'exiger des mesures de compensation pour la perte de milieux humides (M. Éric Thomassin, DT4, p. 27).

Advenant la réalisation du projet selon le tracé préliminaire du ministère des Transports, l'emprise longerait le boisé sur toute sa longueur, nécessitant un empiètement de 3,8 ha sur un total de 17 ha. La partie résiduelle du boisé se trouverait isolée entre le boulevard Jean-Leman à l'ouest et le tronçon projeté à l'est. De l'avis du promoteur, ce secteur serait, malgré sa proximité de l'autoroute, à l'abri des embruns salins soulevés par les vents dominants d'hiver vu sa position à l'ouest du projet (DA7, p. 38 et 39).

Pour ce qui est du tracé recommandé par le promoteur, situé plus à l'ouest que le tracé préliminaire, il accaparerait une superficie plus importante du boisé longeant le boulevard Jean-Leman. Il empiéterait sur près du tiers de sa superficie, soit 6,1 ha, dans sa portion sud-ouest (DA10, p. 23). Dans le but d'atténuer cet impact, le promoteur propose le reboisement des parcelles résiduelles isolées dont il serait propriétaire à la fin des travaux (PR3.1, p. 127).

Pour la commission, la présence de ce boisé, dans un milieu qui en est passablement dépourvu, mérite une attention spéciale. Tel qu'il a été mentionné précédemment, la superficie totale de boisés dans les municipalités de la MRC de Roussillon est très inférieure à 30 % comme le suggère le gouvernement. Une concertation serait souhaitable entre les acteurs régionaux pour s'assurer de la conservation à long terme des parties résiduelles du boisé advenant la réalisation du projet. De plus, toute parcelle boisée perdue au profit de l'autoroute projetée devrait être compensée par le reboisement d'une superficie semblable à l'intérieur du territoire de la ville de Candiac.

Quant au tracé suggéré par la Ville de Candiac, il se situerait suffisamment à l'est de la zone d'étude pour éviter d'empiéter sur le boisé du boulevard Jean-Leman. Il traverserait des terres agricoles en friche, couvertes d'une végétation herbacée, où des arbres et arbustes croissent le long des fossés agricoles (Ville de Candiac, DM40, p. 23).

- ♦ *Avis – La commission est d'avis que, advenant le parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et le boulevard Jean-Leman selon le tracé préliminaire ou le tracé recommandé, le ministère des Transports devrait compenser toute perte de superficies boisées et s'assurer de la vitalité du reboisement par un suivi adéquat.*
- ♦ *Avis – La commission est d'avis que le ministère des Transports devrait mettre en place des mesures de compensation afin d'éviter toute perte nette de milieux humides relative à l'éventuel parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman.*

Conclusion

L'autoroute 30 ayant été construite par section depuis les années 1960, le lien autoroutier entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman se veut le maillon final qui la reliera en continu d'est en ouest. Au terme de la consultation publique et de l'analyse effectuée conformément à son mandat, la commission estime que la réalisation de ce projet de parachèvement de l'autoroute 30 permettrait d'atteindre les objectifs de continuité des itinéraires, de fluidité et de sécurité du ministère des Transports.

Des quatre tracés examinés, soit les tracés préliminaire, recommandé et ouest du ministère des Transports ainsi que celui proposé par la Ville de Candioc, le tracé recommandé par le Ministère constituerait un compromis minimisant les impacts sur le milieu agricole et sur le développement du périmètre urbain de la ville de Candioc. Toutefois, certaines mesures s'imposent dans le but d'optimiser et de bonifier le projet.

Afin que le tronçon Jean-Leman ne soit pas perçu comme la nouvelle limite de l'urbanisation, la commission est d'avis que les seules entrées et sorties qui devraient être construites sont celles prévues par le ministère des Transports à ses extrémités.

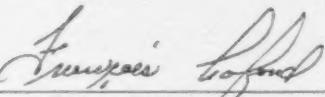
Par ailleurs, la commission encourage le promoteur dans sa volonté d'inclure dans la zone agricole un espace résiduel non agricole de près de 10 ha au sud de l'échangeur A15/A30, comme mesure de compensation face aux pertes de territoire agricole provoquées par son projet. De façon à réduire encore plus ces pertes et à répondre aux préoccupations des participants, la commission est d'avis que le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman devrait comprendre un viaduc qui maintiendrait la continuité entre le rang Saint-André et le boulevard Jean-Leman. De ce fait, la voie de desserte prévue en zone agricole à l'est du tronçon projeté n'aurait plus sa raison d'être.

La réalisation du projet conduirait à une détérioration du climat sonore pour certains résidants en raison de la quiétude actuelle des lieux. Toutefois, avec les mesures d'atténuation prévues, le niveau sonore moyen respecterait la *Politique sur le bruit routier* du ministère des Transports. Le programme de suivi sonore de dix ans prévu par le Ministère pour vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation du bruit routier devrait cependant inclure le quartier résidentiel en développement le long du boulevard Jean-Leman. La superficie boisée résiduelle située à l'est du boulevard Jean-Leman devrait également servir de zone tampon, tant visuelle que sonore, pour le développement résidentiel prévu. Un suivi à long terme des puits de la zone

d'étude devrait en outre être réalisé afin de s'assurer qu'il n'y a pas de conséquences sur la qualité de l'eau.

De plus, le ministère des Transports devrait compenser toute perte de superficies boisées et s'assurer de la vitalité du reboisement par un suivi adéquat. Il devrait aussi mettre en place des mesures de compensation afin d'éviter toute perte nette de milieux humides.

Fait à Québec,



François Lafond
Président de la commission



Louis Dériger
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :

Stéphanie Dufresne, analyste

Monique Lajoie, analyste

Julie Milot, analyste

Avec la collaboration de :

Marie Anctil, agent de secrétariat

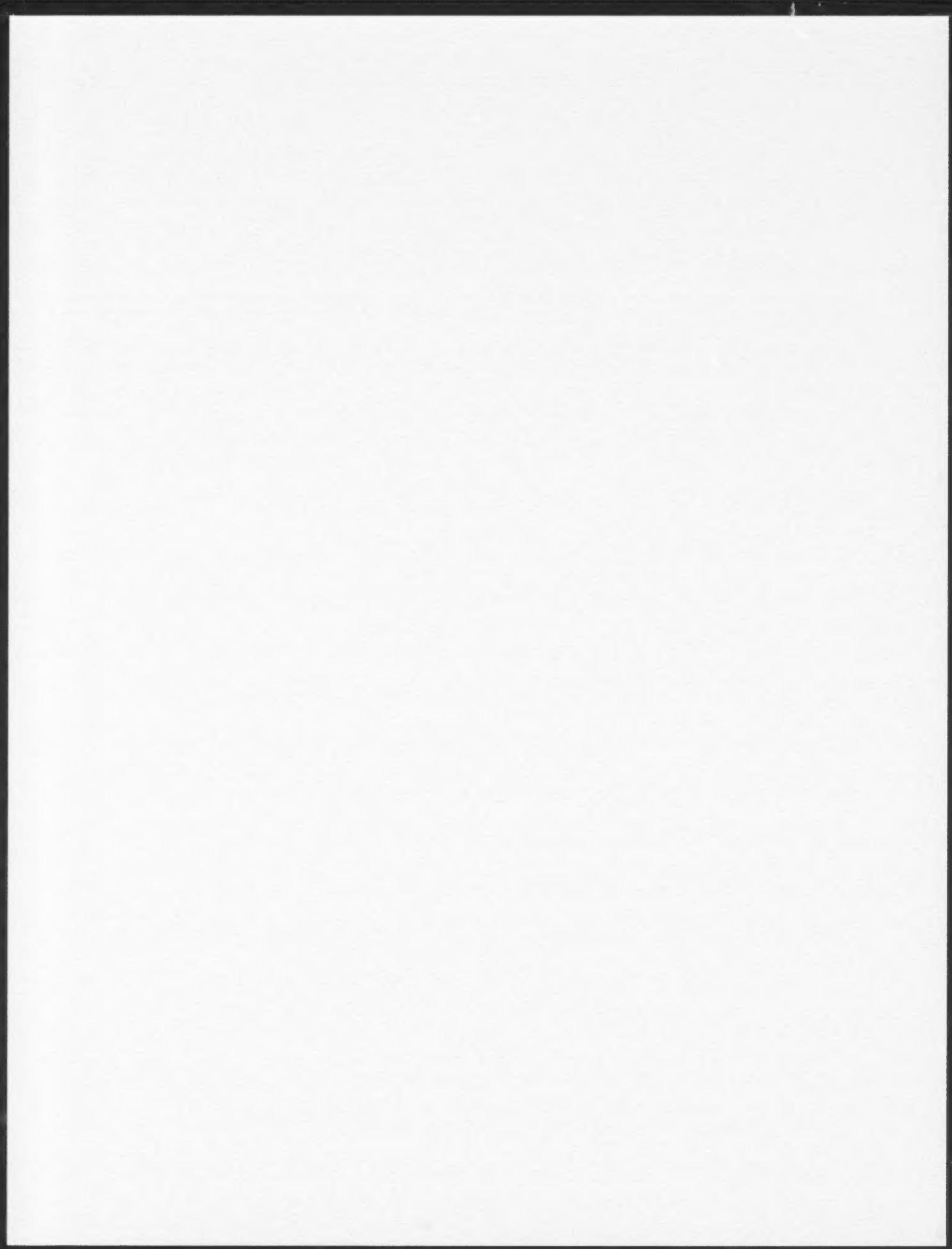
Jean Baril, stagiaire en droit

Jean-Sébastien Fillion, conseiller en communication

Renée Poliquin, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat



Les requérants de l'audience publique

M. Laurent Bellefleur	M ^{me} Sylvie Blais
M. Gérard Boisclair	M ^{me} Johanne Boivin
M. Normand Cool	M. André Dugas
M ^{me} Nathalie Lamoureux, M. Léopold Lamoureux, M ^{me} Hélène Dauphinais et M. Patrice Lamoureux	M. Raymond Létourneau
M. Danny Lévesque	M ^{me} Julie Lévesque
M. Réjean Monpetit	M. Mario Robidoux
M ^{me} Pierrette Robidoux	M. Jean-François Perras
M. Robert Perras	M. Sébastien Perras
Centre local de développement Roussillon M ^{me} Ginette Laurencelle	Développements Iberville ltée M. Gilles Laperrière
Développements urbains Candiac inc. M. Bruno Pineau-Valencienne	Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield M. Pierre Caza
Fondation Royal-Roussillon pour la protection du patrimoine M. Yves Bellefleur	Mouvement Au Courant M. John Burcombe
MRC de Roussillon M. Pierre Largy	Municipalité de Saint-Philippe M. Gaétan Brosseau
Smith & Koenka, architectes M. David Smith	Syndicat de base de l'UPA secteur Saint-Rémi M. Guy Hébert
Ville de Candiac M. André J. Côté	

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 29 août 2005.

La commission et son équipe

La commission

François Lafond, président
Louis Dériger, commissaire

Son équipe

Marie Anctil, agent de secrétariat
Jean Baril, stagiaire en droit
Stéphanie Dufresne, analyste
Jean-Sébastien Fillion, conseiller en communication
Monique Lajoie, analyste
Julie Milot, analyste
Renée Poliquin, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Avec la collaboration de :
Bernard Desrochers, responsable de l'infographie
Hélène Marchand, responsable de l'édition

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

Rencontres préparatoires tenues à La Prairie le 15 août 2005 et à Brossard le 16 août 2005

1^{re} partie

30, 31 août et 1^{er} septembre 2005
Musée ferroviaire canadien
Saint-Constant

2^e partie

27, 28, 29 septembre 2005
Musée ferroviaire canadien
Saint-Constant

Le promoteur

Ministère des Transports

M. Paul-André Fournier, porte-parole
M. Bernard Caron
M^{me} Christine Caron
M^{me} Line Gamache
M. Daniel Labbé
M. Gérald Lavoie
M. Son Thu Lê
M. Bernard McCann

Les personnes-ressources

M. James Byrns

Mémoires

Agence métropolitaine de transport

M^{me} Christine Blanchette

Direction de la santé publique de la Montérégie

M^{me} Dominique Gauthier

Direction régionale de la sécurité civile de la Montérégie et de l'Estrie

M. Bernard Brouillette

Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation DM4

M. Éric Thomassin

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs

M^{me} Lyne Dansereau, porte-parole
M^{me} Jocelyne Bates
M. Pierre Largy

MRC de Roussillon DM41

M^{me} Claudine Cormier, porte-parole
M. Gaétan Brosseau
M. Paul-Émile Tremblay

Municipalité de Saint-Philippe DM223
DM223.1

M^{me} Marie Dupont, porte-parole
M. André J. Côté
M. Serge Drouin
M. Pierre Benoît, consultant

Ville de Candiac DM40
DM40.1

Les participants

	Mémoires
M. Daniel Abondonato	
M ^{me} Josée Albert	DM231
M. Daniel Arsenault	DM117
M ^{me} Lucie Aubin	DM240
M. Michel Aubin	DM27
M. Dominic Aubut	DM125
M ^{me} Jacqueline Bachand	DM95
M. Denis Barres	DM251
M. Martin Bartczak	DM108
M. Thomas Bartczak	DM111
M ^{me} Jocelyne Bayer	DM98
M ^{me} Micheline B. Beaudin	DM136
M ^{me} Reine Beaudry	DM124
M ^{me} Caroline Beaulieu	DM242
M. Lucien Beaumier	DM153
M ^{me} Florence Beausoleil	DM130
M. Michel Bélanger	DM93
M. Pierre Bernard	DM206
M. Denis Bilodeau	DM20
M ^{me} Sylvie Blais	DM36 DM36.1
M. Gérard Boisclair	DM8
M ^{me} Catherine Boivin	DM85
M ^{me} Johanne Boivin	DM50
M. Yvon Boivin	DM58
M. Éric Bouchard	
M ^{me} Ginette Bouchard	DM182
M ^{me} Claudette Boulanger	DM76
M ^{me} Ginette Boulanger	DM72
M ^{me} Mélanie Boulé	DM173

M ^{me} Sylvie Bourassa	DM32
M. Bernard Bourdeau	DM144
M. Gilles Bourdeau et M ^{me} Lise Lajoie	DM155
M. Jean-Guy Bourdeau	DM137
M. Jean-Luc Bourdeau	DM23
M. Jean-Pierre Bourdeau	DM146
M ^{me} Michèle Bourdeau	DM211
M ^{me} Michèle Bourdeau et M. Claude Roussin	DM216
M. Noël Bourdeau	DM135
M. Pascal Bourdeau	DM129
M. Robert Bourdeau	DM149
M ^{me} Linda Brière	DM158
M. André Brodeur	
M. François Caouette	DM164
M ^{me} Karine Caouette	DM79
M. Tommy Caouette	DM116
M ^{me} Maryse Cardinal	DM54
M ^{me} Julie Caron	DM177
M ^{me} Diane Carpentier	DM247
M ^{me} Guylaine Carpentier	DM228
M. Guy Castonguay	DM172
M. Sylvain Cazes	DM132
M. Robert Charade	DM217
M ^{me} Estelle Charron	DM12
M. François Chartier	
M. Alain Cloutier	DM34 DM34.1
M. Marc-Antoine Cloutier	DM25
M. Laurent Comtois	
M. François Corriveau	DM42
M ^{me} Vivianne Corriveau	
M. Normand Cool	DM31
M ^{me} Isabelle Cyr	DM148

M ^{me} Peggy Cyr	DM189
M ^{me} Olivia D'Aprano	DM80
M. Bruno Dagenais	
M ^{me} Thérèse Dansereau	DM195
M. Michel Delorme	DM188
M. Jean-Pierre Desautels	DM87
M ^{me} Josée Lyne Desautels	DM91
M ^{me} Huguette Deschamps	DM187
M ^{me} Louise Descôteaux	DM123
M ^{me} Josyanne Desjardins	
M. Claude Doucet	DM244
M ^{me} Isabelle Doucet	DM19
M ^{me} Françoise Drapeau-Monette et M ^{me} Denise Beaudoin	Présentation verbale
M ^{me} Denyse Dufour	DM86
M. André Dugas	DM6
M. Alain Dumais	DM250
M. André Dupont	DM77
M. Jean-Sébastien Dupont	DM160
M ^{me} Céline Émard	DM196
M ^{me} Carol Lyn Fascia et M. Antonio Fascia	DM241
M ^{me} Andrée Ferland	DM139
M. Yves-André Ferland	DM7
M. Yves Ferland	DM138
M ^{me} Catherine Forget	DM208
M. Gaetan Franche	DM109
M ^{me} Carole Freeman	DM62
M. Sébastien Gagnon	
M ^{me} Suzanne Gagnon	DM122
M ^{me} Francine Gargaro	DM121
M ^{me} Lucie Geseron	DM75
M ^{me} Hélène Gingras	DM92
M ^{me} Chantal Girard	DM205

M. Christian Giroux	DM166
M ^{me} Chantal Goupil	DM215
M. Gaston Gour	DM201
M ^{me} Lise Gour	DM202
M ^{me} Lise Gour	DM151
M. Marc-Olivier Gour	DM154
M. Dominic Hébert	DM249
M ^{me} Marie-Claude Hébert	DM191
M ^{me} Pierrette Hélie	DM10
M. David Jackson	DM3 DM3.1
M ^{me} Karine Jacques	DM162
M ^{me} Sylvie Jacques	DM110
M ^{me} Sonia Jobin	DM190
M. Paul Labrecque	DM24
M ^{me} Carole Laflamme	DM126
M. Pierre Laflamme	DM102
M. Robert Laflamme	DM89
M. Normand Laforce	
M ^{me} Jacqueline Laframboise	DM176
M ^{me} Louise Laframboise	DM245
M ^{me} Hélène, M ^{me} Nathalie, M. Léopold et M. Patrice Lamoureux	DM22 DM22.1
M ^{me} Monique Lanctôt	DM88
M ^{me} Carole Langlais	DM197
M ^{me} Suzanne Lavigne	DM248
M ^{me} Françoise N. Lavoie	DM83
M ^{me} Isabelle Lavoie	DM214
M ^{me} Marie-Thérèse Lavoie	DM161
M. Mario Lavoie	DM118
M. Roger Lavoie	DM163
M. Sébastien Lavoie	DM101
M. Tommy Lavoie	DM114

M. Jean-René Lefebvre	DM183
M. André Lemieux	DM33
	DM33.1
M ^{me} Nadia Lepage	DM99
M ^{me} Jasmine Létourneau	DM178
M. Raymond Létourneau	DM13
	DM13.1
M. Danny Lévesque	DM52
M ^{me} Julie Lévesque	DM45
M. Ludovic Lévesque	DM51
M. Jean-Yves Lohé	DM207
M. Jacques Longtin	DM84
M. André Mainguy	DM56
M ^{me} Nicole Major	DM59
M. Réjean Major	DM184
M. Yves Malbeuf	DM74
M. Luc Malboies	DM107
M ^{me} Isabelle Malouin	DM128
M ^{me} Suzanne Marchidon et M. Olivier Giocondese	DM238
M ^{me} Ange-Aimé Marcotte	DM232
M ^{me} Louise Marcotte	DM147
M. Stéphane Marcoux	DM55
M ^{me} Marie-Claude Martineau	DM73
M ^{me} Guylaine Massy	DM14
M ^{me} Nadia Mathieu	DM140
M. Ciro Mélillo	DM234
M ^{me} Gabriella Mélillo	DM159
M. Joseph Mélillo	DM243
M ^{me} Thérèse Mélillo	DM185
M. F. Michaelson	DM252
M. André Mimeault	DM198
M. Yves Mimeault	DM194
M. Ernest Minier	DM193

M. Steve Monette	DM81
M. Réjean Monpetit	DM105
M ^{me} Diana Montuenga	DM69
M. Mariano Montuenga	DM49
M. Christian Nantel	DM65 DM65.1
M ^{me} Josée Nicol	DM53
M ^{me} Maureen Nicholson, M ^{me} Helen Nicholson, M. Elzéar Dulude, M. Steeve Harbour et M ^{me} Joséanne Laurier	DM2
M ^{me} Martine Paquet	DM106
M. Gilles Paquin	DM165
M ^{me} Jacqueline Parker	DM120
M ^{me} Sylvie Patton	DM134
M ^{me} Monique Payeur	DM9
M ^{me} Lise Payment	DM82
M ^{me} Nicole Pelletier	DM212
M. Sylvain Pelletier	DM204
M. Gilles Perras	DM174
M. Jean-François Perras	DM170
M ^{me} Johanne Perras	DM169
M ^{me} Marie-Claude Perras	DM213
M. Robert Perras	DM171
M. Sébastien Perras	DM168
M ^{me} Louise Perron	DM192
M. Vincent Phillion	DM209
M ^{me} Lorraine Plourde	DM167
M. Louis Poirier	DM16
M. Mario Poirier	DM186
M. Raymond Poirier	DM145
M. Jean-Claude Poissant	DM30 DM30.1
M ^{me} Claudette L. Poupart	DM100
M. J. L. Poupart	DM235
M ^{me} Élyse Poupart	DM104

M ^{me} Chantale Provost	DM175
M. Serge Richard	DM230
M ^{me} Denise Riendeau Hébert	DM199
M. Ernest Rinaldi	DM227
M ^{me} Christiane Robert	DM78
M. Berthold Robidoux	DM60
M. Daniel Robidoux	DM17 DM17.1
M ^{me} Louise Robidoux	DM90
M ^{me} Lyn Robidoux	DM229
M. Mario Robidoux	DM226
M ^{me} Nathalie Robidoux	DM219
M ^{me} Pierrette Robidoux	DM225
M ^{me} Monique Roy	DM96
M ^{me} Pierrette Roy	DM220
M. Gaston Sam	DM150
M. David Saucier	DM210
M ^{me} Thérèse Simard	DM237
M ^{me} Evelyne Sorel	
M. René Sorel	DM131
M. David St-James	DM71
M. Wayne St-James	DM218
M. Ghislain Therrien	DM94
M ^{me} Julie Therrien	DM97
M. Stephan Therrien	DM103
M ^{me} Samantha Touchette	DM236
M ^{me} Colombe Tougas	DM152
M. Denis Tougas	DM156
M ^{me} Denise Tougas	DM127
M ^{me} Nancy Tougas	DM157
M. Oussama Touroungy	DM115
M. Jacques Tremblay	DM200

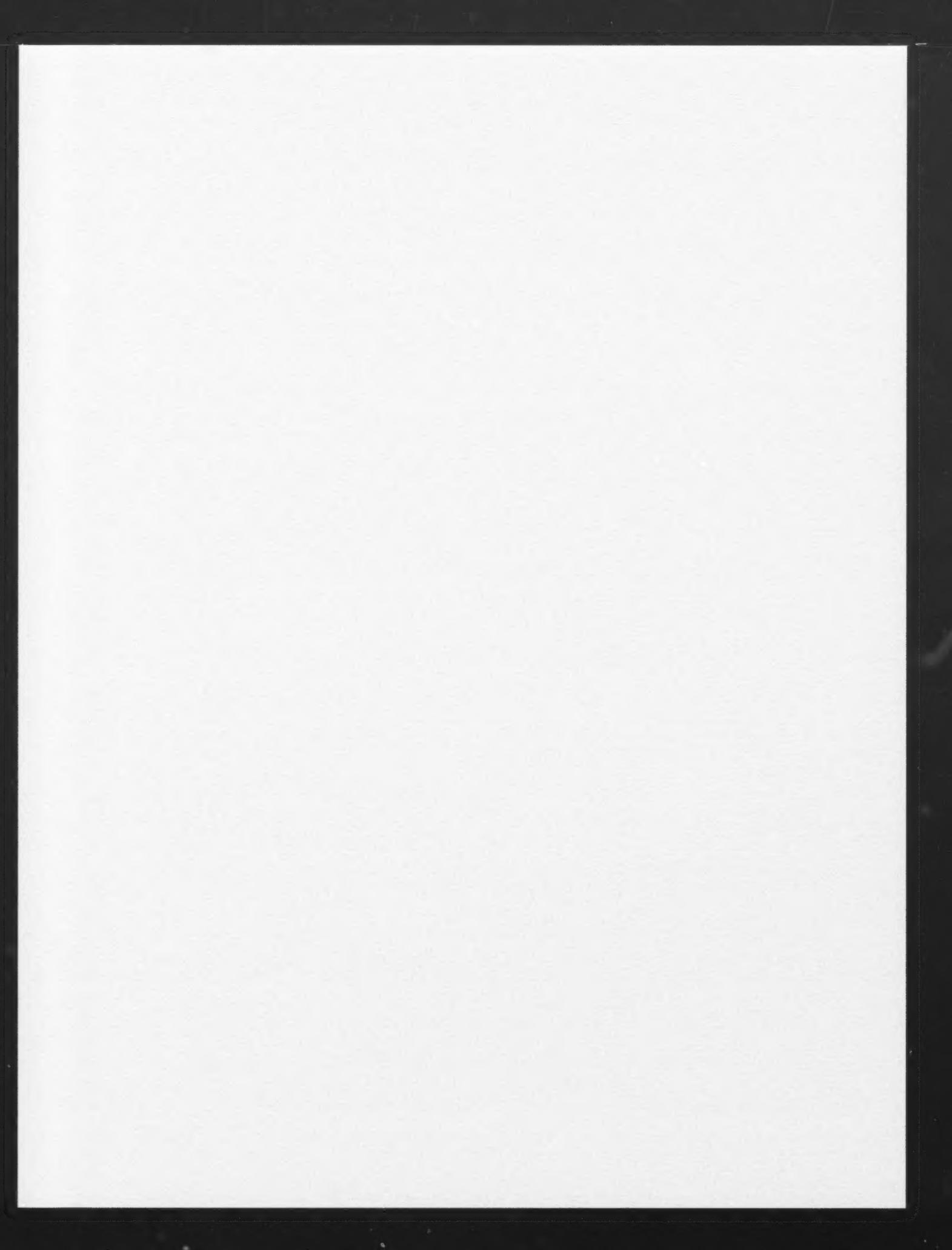
M. Maxime Tremblay		DM61 DM61.1
M ^{me} Hélène Trudeau		DM179
M. Roger Turcotte		DM112
M. Jocelyn Vachet		DM11
M. Alain Vallée		DM133
M ^{me} Fanny Vallée		DM113
M ^{me} Marylou Vallée		DM119
M ^{me} Johanne Van Winden		DM70
M. André Varin		DM203
M ^{me} Blanche Viau		DM180
M. Guy Viau		DM181
M. Denis Whissell		DM143
M ^{me} Hélène Whissell		DM142
M ^{me} Sophie Whissell		DM141
M ^{me} Fabiola Xietz		DM239
Association des gens d'affaires de La Citière Roussillon	M. Denis Leftakis	DM63
Centre local de développement de Roussillon	M ^{me} Ginette Laurencelle, porte- parole M. Yves Roux	DM64
Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud	M. Jean-François Gauvin	DM28
Club Les Aventuriers de Saint-Rémi inc.		DM222
Coalition pour la protection du territoire agricole	M. Laurent Pellerin	DM68 DM68.1
Comité d'action régionale pour l'autoroute 30		DM224
Comité de citoyens et citoyennes pour l'autoroute 30 sur la route 132/tracé nord	M ^{me} Vivianne Corriveau	DM39 DM39.1
Conférence régionale des élus de la Montérégie Ouest	M. Sergio Pavone	DM35 DM35.1
Conseil intermunicipal de transport Le Richelain		DM29
Conseil Mohawk de Kahnawake	M. Andrew Delisle	
Développements Iberville ltée	M. Gilles Laperrière et M. Yves Maurais	DM48

Développements urbains Candiac inc.	M. Bruno Pineau-Valencienne	DM21
Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield	M. Pierre Caza, porte-parole M. Normand Gagnon	DM37
Fondation Rivières		DM67
Fondation Royal-Roussillon pour la protection du patrimoine	M. Yves Bellefleur	DM221
Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve	M. Pierre Brisset	DM1 DM1.1 DM1.2 DM1.3
Mouvement Au Courant	M. John Burcombe	
Municipalité de Saint-Mathieu		DM46
Non au tracé Jean-Leman et à l'autoroute 30 au sud de Saint-Constant	Trente-quatre courriels reçus entre le 25 septembre et le 3 octobre 2005	DM246
Parti québécois, association de la circonscription de La Prairie	M. Éric Cardinal	DM57 DM57.1
René Lefebvre et Fils inc.	M. René Lefebvre	DM18
Résidants du rang Saint-André touchés par le projet	M ^{me} Lise Laporte	DM233
Syndicat de base de l'UPA, secteur Saint-Rémi	M. Guy Hébert	DM44
Ville de Châteauguay	M. Rytis Bulota	DM38
Ville de Delson	M. Sébastien Sylvestre	DM43 DM43.1
Ville de La Prairie		DM47 DM47.1
Ville de Léry		DM66
Ville de Saint-Constant	M. Daniel Ashby	DM15 DM15.1 DM15.2 DM15.3
Ville de Sainte-Catherine	M. Martin Gélinas M. Pierre Largy	DM26
Wonderworks Studios	M. David Smith M. David Koenka	DM5 DM5.1

Au total, 252 mémoires et une présentation verbale ont été soumis à la commission.

Annexe 2

La documentation



Les centres de consultation

Bibliothèque municipale de Candiac

Bibliothèque municipale de Saint-Philippe

Université du Québec à Montréal
Montréal

Bureau du BAPE
Québec

La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

Procédure

PR1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet et annexes*, 17 mai 2004, 13 pages.

PR2 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, juin 2004, 22 pages.

PR3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*.

PR3.1 *Étude d'impact*, novembre 2004, 144 pages et annexes.

PR3.2 *Résumé*, mars 2005, 51 pages.

PR4 Ne s'applique pas.

PR5 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 23 février 2005, 17 pages.

PR5.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, mars 2005, 50 pages, cartes et annexes.

PR6 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 12 janvier au 18 février 2005, pagination diverse.

PR6.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis reçu de l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux*, 1^{er} juin 2005, 2 pages.

PR7 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 23 mars 2005, 3 pages.

PR8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet*, s. d., 1 page.

Par le promoteur

DA1 QUÉBEC. Décret 509-1999 *Concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 sur le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges*, 5 mai 1999, 8 pages.

DA2 QUÉBEC. Décret 108-2003 *Concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 sur le territoire des villes de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et Candiac*, 6 février 2003, 5 pages.

DA3 QUÉBEC. Décret 480-2004 *Concernant l'utilisation à des fins non agricoles des lots ou parties des lots pour la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute 30 vers l'est jusqu'à l'autoroute 15*, 19 mai 2004, 2 pages et annexes.

DA4 QUÉBEC. Décret 482-2004 *Concernant la modification du décret 108-2003 du 6 février concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 sur le territoire des villes de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et Candiac*, 19 mai 2004, 6 pages.

DA5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman, circulation et sécurité*, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie, mai 2004, 17 pages et annexes.

DA6 LABORATOIRE A.B.S. INC. *Étude environnementale. Phase 1 – Futur tronçon de l'autoroute 30, au sud de Candiac (entre les autoroutes 15 et 30 déjà existantes) – Caractérisation des sols*, mai 2004, 15 pages et annexes.

DA7 Daniel LABBÉ. *Prolongement de l'autoroute 30 à Candiac, à l'est de l'autoroute 15 vers Jean-Leman – Étude d'impact agricole*, mai 2004, 41 pages.

DA8 *Entente entre l'Agence métropolitaine de transport et les Villes de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson, Candiac, La Prairie et les municipalités de Saint-Philippe et Saint-Mathieu, n° AMT-E04-EN-0358-000 – Entente relative au service de trains de banlieue Montréal-Delson-Candiac*, 10 pages.

DA9 ROCHE-DELUC, LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC. *Développement de l'autoroute 30 dans le secteur de la Rive-Sud de l'île de Montréal*, 30 pages.

DA10 Daniel LABBÉ. *Prolongement de l'autoroute 30 à Candiac, à l'est de l'autoroute 15 vers Jean-Leman – Variante – Secteur Est – Étude d'impact agricole – Rapport complémentaire*, février 2005, 31 pages.

DA11 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de puits – Autoroute 30 (option Sud)*, 30 avril 2004, 9 pages et annexes.

DA12 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Estimation sommaire des coûts pour le profilage de l'autoroute 30 et des bretelles (option A15)*, 30 août 2005, 1 page.

DA13 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte de l'autoroute 30 de Vaudreuil-Dorion à Sorel indiquant les années de mise en service et les décrets*, juillet 2005, 2 cartes.

DA14 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Parachèvement de l'autoroute 30 entre Candiac et Vaudreuil-Dorion*, 1 carte.

DA15 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Parachèvement de l'autoroute 30 – Tronçon A15/Jean-Leman*, 1 carte.

DA16 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Projection de la circulation en 2021*, août 2005, 1 carte.

DA17 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Tracé préliminaire, tracé recommandé, et tracé de la Ville de Candiac*, août 2005, 1 carte.

DA18 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de gestion des déplacements – Région métropolitaine de Montréal. Stratégie d'intervention prioritaire*, avril 2000, 36 pages et cartes.

DA19 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique sur le bruit routier*, mars 1998, 36 pages.

DA20 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mieux s'entendre avec le bruit routier*, 2000, 24 pages.

DA21 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, 1992, 12 pages.

DA22 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, dépliant.

DA23 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation faite le 30 août 2005 par M. Bernard McCann, concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman*.

DA24 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation faite le 30 août 2005 par M. Gérald Lavoie, concernant le tracé recommandé comparé au tracé A15*.

DA25 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Autoroute 30, tronçon est. Ensemble des interventions*, 1 carte.

DA26 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Autoroutes 55 et 40 – Trois-Rivières – DJMA 2004*, 1 carte.

DA27 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15. Déplacements auto-conducteur – Pointe du matin (3 heures) – Région métropolitaine de recensement*, 1 carte.

DA28 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Répartition du trafic*, 30 août 2005, 1 carte.

DA29 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Origine-destination sur le tronçon Jean-Leman (2021, 6 h à 9 h)*, 1 page et 2 cartes.

DA30 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Critères d'évaluation et de sélection des variantes*, 1 page.

DA31 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de la qualité de l'air*, présentation de M. Bernard McCann le 31 août 2005 en soirée, 12 pages.

DA32 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Corridor à l'étude*, document présenté le 31 août, 8 pages.

DA33 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Exemple d'écrans antibruit construits*, document présenté le 31 août 2005, 2 pages.

DA34 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Circulation avec et sans Jean-Leman*, document présenté le 31 août 2005, 1 page.

DA35 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projection de la circulation sur la route 132 et sur l'autoroute 30 (2021)*, document présenté le 31 août 2005, 1 page.

DA36 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 132 en boulevard urbain de la limite de Kahnawake à la rue principale (5 km)*, document présenté le 31 août 2005, 1 page.

DA37 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Enquête-destination (1996) – Route 132 à Sainte-Catherine, direction ouest et direction est. Répartition horaire des camions*, document présenté le 31 août 2005, 1 page.

DA38 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan stratégique de Candiac*, document présenté le 31 août 2005, 1 page.

DA39 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projection basée sur les tendances lourdes observées en 1982, 1987, 1993 et 1998*, document présenté le 31 août 2005, 1 page.

DA40 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Conception d'organisation spatiale – Schéma métropolitain d'aménagement et de développement, contribution aux orientations de la CMM et aires agricoles déstructurées*, document présenté le 31 août 2005, 3 pages.

DA41 COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITaine DE MONTRÉAL. *Pôle, centres et noyaux*, document présenté le 31 août 2005, 1 page.

DA42 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Parachèvement de l'autoroute 30 – Tronçon A15/Jean-Leman*, document présenté le 31 août 2005, 1 page.

DA43 COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITaine DE MONTRÉAL. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, juin 2005, 65 pages et annexes.

DA44 ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC. *Texte d'une pétition avec feuille de transmission*, 3 pages.

DA45 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Lexique des termes utilisés dans les cartes concernant les terres agricoles*, 1 page.

DA46 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réduction du trafic lourd sur la métropolitaine*, document présenté le 1^{er} septembre 2005, 1 page.

DA47 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan DJMA indiquant les problèmes de sécurité*, 2004, 1 carte.

DA48 FONDS CANADIEN SUR L'INFRASTRUCTURE STRATÉGIQUE. *Entente sur l'autoroute 30 (volet 1) 2003-2004/2006-2007 entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec*, 25 pages.

DA49 GENIVAR INC. *Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman – Programmes de surveillance et de suivi environnemental et plan des mesures d'urgence*, 2004, 9 pages et annexes.

DA50 GENIVAR INC. *Inventaire des espèces végétales à statut précaire le long de deux tracés de l'autoroute 30, entre Candiac et Saint-Constant*, 2004, 10 pages et annexes.

DA51 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rectification aux mémoires déposés*, 17 novembre 2005, 13 pages et lettre de transmission.

DA52 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rapport d'audit de sécurité routière. Étape d'avant-projet*, novembre 2005, 17 pages.

Par les personnes-ressources

DB1 MRC DE ROUSSILLON. *Extraits choisis du 2^e schéma d'aménagement révisé de remplacement (SAR-3)*, août 2005, pagination diverse.

DB1.1 MRC DE ROUSSILLON. *Schéma d'aménagement révisé de remplacement (SAR-3)*, août 2005, 2 cédéroms.

DB2 COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITaine DE MONTRÉAL. *Extraits de Cap sur le monde : pour une région métropolitaine de Montréal attractive. Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement*, pagination diverse.

DB2.1 COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITaine DE MONTRÉAL. *Cap sur le monde : pour une région métropolitaine de Montréal attractive. Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement*, 2005, 132 pages et annexes.

DB3 AGENCE MÉTROPOLITaine DE TRANSPORT. *Enquête à bord – Train de banlieue*.

DB4 Luc VALIQUETTE *et al.* *Réflexions pour un cadre d'analyse environnementale des projets de transport*, document présenté au congrès de l'ACFAS 2004, 16 pages.

DB5 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Plan de développement durable du Québec. Document de consultation*, novembre 2004, 43 pages.

DB6 QUÉBEC. *Loi sur le développement durable*, projet de loi n° 118, 1^{re} session, 37^e législature, 6 septembre 2005.
[En ligne : www.assnat.qc.ca/fra/37/legislature1/Projets-loi/Publics/05-f118.htm]

DB7 QUÉBEC. *Règlement sur les exploitations agricoles* [Q-2, r. 11.1].

DB8 VILLE DE CANDIAC. *Dossier préparé à l'intention du ministère des Transports dans le cadre du projet de construction de l'autoroute 30 sur le territoire de la ville de Candiac*, 28 septembre 2004, 14 pages et annexes.

DB9 GENIVAR. *Étude de planification – Développement du projet « Nouveau Candiac »*, étude de circulation préparée pour la Ville de Candiac, 19 août 2004, 13 pages et annexe.

DB10 VILLE DE CANDIAC. *Projet de lotissement Candiac – Les Cités d'Europe*, 1 carte.

DB11 VILLE DE CANDIAC. *Décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec. Proposition détaillée n° 1*, 8 avril 1988, 2 pages et annexes.

DB12 VILLE DE CANDIAC. *Présentation du maire de la ville de Candiac lors de l'audience publique*, 30 août 2005, 10 pages.

DB13 VILLE DE SAINT-CONSTANT. *Résolution n° 317-05 concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman et lettre de transmission, 2 pages.*

DB14 IDE GROUPE-CONSEIL. *Positionnement stratégique sur le développement économique de Roussillon, document préparé pour la MRC de Roussillon, 7 octobre 2004, 7 pages.*

DB15 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DU SPORT ET DU LOISIR. *Avis gouvernemental sur le 2^e schéma d'aménagement révisé, 18 novembre 2004, 2 pages et annexe.*

DB16 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DU SPORT ET DU LOISIR. *Avis gouvernemental sur le schéma d'aménagement révisé, 5 juin 2002, 2 pages et annexe.*

DB17 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DU SPORT ET DU LOISIR. *Addenda à l'avis gouvernemental, 19 décembre 2003, 2 pages et annexes.*

DB18 MRC DE ROUSSILLON. *Résolution 2005-166-T sur le développement économique – Autoroute 30 : tronçon Jean-Leman, suivi avec le CLD, 15 juillet 2005, 1 page.*

DB19 CLD DE ROUSSILLON. *Roussillon : porte d'entrée et pôle économique du Montréal métropolitain, rapport final, 11 juillet 2003, cédérom.*

DB20 STATISTIQUE CANADA. *Tableau indiquant la superficie en terre et en eau douce par province et territoire, 8 septembre 2005, 1 page.*
[En ligne : www40.statcan.ca/102/cst01/phys01_f.htm]

DB21 STATISTIQUE CANADA. « La perte de terres agricoles cultivables au Canada », *Bulletin d'analyse. Régions rurales et petites villes du Canada, vol. 6, n° 1, janvier 2005.*

DB22 Luc LAMONTAGNE, André MARTIN, Jean-Marc COSSETTE et Lucie GRENON. *Étude pédologique du comté de Laprairie (Québec), Bulletin d'extension n° 11, Direction générale de la recherche, Agriculture et Agroalimentaire Canada, 2000, 356 pages.*

DB22.1 Luc LAMONTAGNE, André MARTIN, Jean-Marc COSSETTE et Lucie GRENON. *Extraits de l'Étude pédologique du comté de Laprairie (Québec), Bulletin d'extension n° 11, Direction générale de la recherche, Agriculture et Agroalimentaire Canada, 2000, pagination diverse.*

DB23 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION et MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. La protection du territoire et des activités agricoles, Document complémentaire révisé, décembre 2001, 43 pages et annexes.*

DB23.1 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION et MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE. *Extraits des orientations du gouvernement en matière d'aménagement. La protection du territoire et des activités agricoles*, Document complémentaire révisé, décembre 2001, pagination diverse.

DB24 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Coût de la mise en valeur agricole des terres situées sur le tracé de l'autoroute 30 projeté, tronçon Jean-Leman*, 21 septembre 2005, 3 pages.

DB25 Pierre BENOIT. *Rectificatif au document Coût de la mise en valeur agricole des terres situées sur le tracé de l'autoroute 30 projeté, tronçon Jean-Leman* (DB24), 29 septembre 2005, 3 pages.

DB26 MRC DE ROUSSILLON. *Résolution du Comité consultatif agricole concernant la plate-forme logistique intermodale et le tracé Jean-Leman*, 8 septembre 2005, 2 pages.

DB27 MRC DE ROUSSILLON. *Caractérisation et protection des espaces boisés*, 15 avril 2005, 1 cédérom.

Par les citoyens

DC1 Pierre BRISSET. *Demande d'une audience publique sur le projet du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et le boulevard Jean-Leman*, document déposé lors de la soirée du 30 août 2005, 2 pages.

DC2 Christian NANTEL. *Perte nette du territoire agricole avec le tracé sud de l'autoroute 30 dans sa globalité et Distance des différentes options pour l'autoroute 30 dans la MRC de Roussillon*, documents déposés à la soirée du 31 août 2005, 3 pages.

DC3 MOHAWK COUNCIL OF KAHNAWAKE. *Le Conseil Mohawk de Kahnawake est inquiet*, lettre déposée à la séance du 31 août 2005 en après-midi, 2 pages, 1 communiqué et sa version française.

DC4 CLD DE ROUSSILLON. *Pochette « Développer Roussillon »*, document déposé par M. Yves Roux le 31 août 2005 en soirée.

DC5 GROUPE EN RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE. *Questions de monsieur Pierre Bisset concernant la documentation déposée*, 5 septembre 2005, pagination diverse.

DC6 Julie LÉVESQUE. *Échange de courriels entre madame Lévesque et le ministère des Transports concernant les modèles de prévision*, septembre 2005, 3 pages.

DC7 *Pétition appuyant le mémoire de M. Daniel Robidoux (DM17), déposée par M^{me} Françoise Drapeau Monette, 43 signataires, 28 septembre 2005, 1 page.*

DC8 **CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA MONTÉRÉGIE.** *Commentaires sur le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe, 28 octobre 2005, 14 pages.*

DC9 **COMITÉ POUR LA 30 AU SUD INC.** *Correspondance portant sur une demande d'intervention auprès de l'administration en place, acheminée le 14 octobre 2005 au premier ministre, M. Jean Charest, relativement à l'option de construire l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132, 5 pages et annexes.*

Les demandes d'information de la commission

DQ1 **BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT.** *Question adressée à la Communauté métropolitaine de Montréal concernant les orientations d'aménagement dans la zone agricole de son territoire, 15 septembre 2005, 1 page.*

DQ1.1 **COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITaine DE MONTRÉAL.** *Réponse à la question du document DQ1, 24 octobre 2005, 2 pages.*

DQ2 **BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT.** *Demande adressée à la Ville de Candiac pour le dépôt des extraits pertinents du plan d'urbanisme et de la réglementation d'urbanisme de la Ville relativement à la zone d'étude du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, 16 septembre 2005, 1 page.*

DQ2.1 **VILLE DE CANDIAC.** *Plan d'urbanisme – Règlement 560, juin 1988, 73 pages et cartes.*

DQ2.2 **VILLE DE CANDIAC.** *Extraits du règlement de zonage U-555, nomenclature des usages, pagination diverse.*

DQ2.3 **VILLE DE CANDIAC.** *Grille des usages et normes, pagination diverse.*

DQ2.4 **VILLE DE CANDIAC.** *Extraits du règlement de zonage 976 relatif aux usages conditionnels, pagination diverse.*

DQ2.5 **VILLE DE CANDIAC.** *Plan de zonage, 2 cartes.*

DQ3 **BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT.** *Questions complémentaires adressées à la Ville de Candiac, 5 octobre 2005, 2 pages.*

DQ3.1 **VILLE DE CANDIAC.** *Réponses aux questions du document DQ3, 20 octobre 2005, 2 pages et cartes.*

DQ4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées au promoteur, 5 octobre 2005, 2 pages.*

DQ4.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ4, 13 octobre 2005, 3 pages et annexe.*

DQ5 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées à l'Agence métropolitaine de transport concernant les trains de banlieue et le stationnement incitatif, 7 octobre 2005, 1 page.*

DQ5.1 AGENCE MÉTROPOLITaine DE TRANSPORT. *Réponses au document DQ5, 20 octobre 2005, 2 pages.*

DQ6 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au promoteur demandant une précision sur des documents déposés, 13 octobre 2005, 1 page.*

DQ6.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse par courriel à la question DQ6, 13 octobre 2005, 1 page.*

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe.*

DT1 Séance du 30 août 2005 en soirée à Saint-Constant, 94 pages.

DT2 Séance du 31 août 2005 en après-midi à Saint-Constant, 89 pages.

DT3 Séance du 31 août 2005 en soirée à Saint-Constant, 114 pages.

DT4 Séance du 1^{er} septembre 2005 en après-midi à Saint-Constant, 90 pages.

DT5 Séance du 1^{er} septembre 2005 en soirée à Saint-Constant, 94 pages.

DT6 Séance du 27 septembre 2005 en soirée à Saint-Constant, 70 pages.

DT7 Séance du 28 septembre 2005 en matinée à Saint-Constant, 46 pages.

DT8 Séance du 28 septembre 2005 en après-midi à Saint-Constant, 44 pages.

DT9 Séance du 28 septembre 2005 en soirée à Saint-Constant, 56 pages.

DT10 Séance du 29 septembre 2005 en soirée à Saint-Constant, 69 pages.

Bibliographie

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC (2004). *Document complémentaire au Rapport annuel de gestion 2003-2004*, 86 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (1994). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, 70 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2001). *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, 153 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2005). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. La protection du territoire et des activités agricoles*, Addenda au document complémentaire révisé, 61 p.